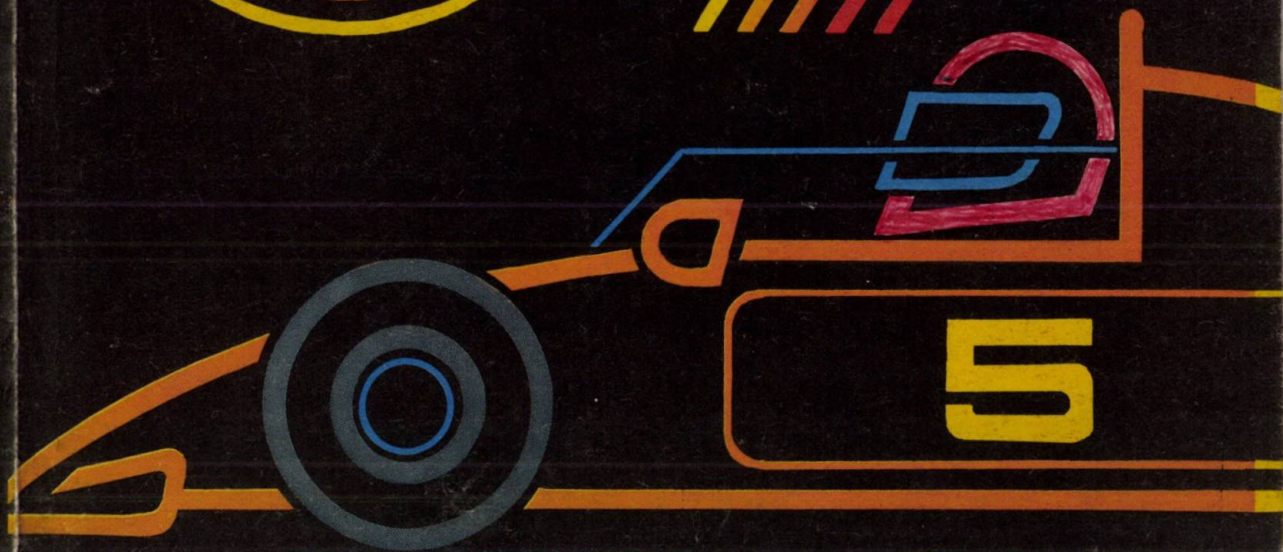


almanach auto



almanach auto 1989

ÎN
ALMANAHUL AUTO '89
SEMNEAZĂ:

● ION BANU ● VASILE
BĂRAN ● DAN BÎRLĂ-
DEANU ● TRAIAN CAN-
ȚĂ ● NICOLAE CIOBANU
● V. CONSTANTINESCU
● PETRE CRISTEA ● VA-
SILE DOCHIA ● DORIN
IANCU ● VALERIU IO-
NESCU ● DUMITRU LA-
ZĂR ● ADRIAN GENU-
NEANU ● ENE GHEOR-
GHE ● MIHAI MATEICIUC
● CONSTANTIN MICLE-
SCU ● MIRCEA MUȘAT ●
DAN NĂSTASE ● OCTA-
VIAN NICULESCU ● MI-
HAI PĂRĂLUTĂ ● DAN
GEORGE POPA ● LI-
LIANA MARIA POPA ●
MARCEL POPESCU ● AU-
REL ROMAN ● AUREL
ROSIN ● OVIDIU ȘERBAN



Editat de redacția
revistei AUTOTURISM

Redactor șef
VASILE DOCHIA

Prezentarea artistică și
copertele I și IV
NICOLAE NOBILESCU

Copertele II și III arh. HORIA
CONSTANTINESCU

Prezentarea tehnică
VICTORIA POSTELNICU

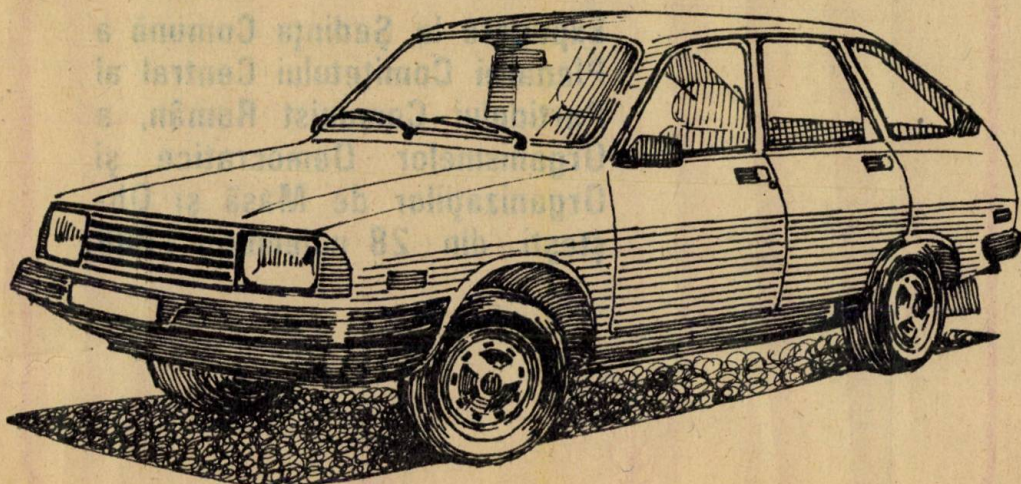
Secretar de redacție
OCTAVIAN NICULESCU

La
mulți ani
1989

Tiparul
COMBINATUL
POLIGRAFIC
„CASA SCÎNTEI”
COMANDA NR. 80 354



ALMA NAHI AUTO 1989



„Prin munca unită a întregii noastre națiuni, sub conducerea partidului, am transformat năzuințele, visurile despre un viitor de aur într-o realitate.

Viața a demonstrat de ce uriașă forță dispune un popor care a lichidat asuprirea și inegalitățile, stăpîn pe destinele sale, avînd o călăuză încercată, cu o concepție revoluționară despre lume și viață.

De la înălțimile la care am ajuns privim cu deplină încredere, înainte, piscurile luminoase care sînt tot mai aproape și la care poporul nostru va ajunge prin munca și activitatea sa revoluționară, în deplină unitate, sub conducerea centrului vital al întregii națiuni – Partidul Comunist Român!”

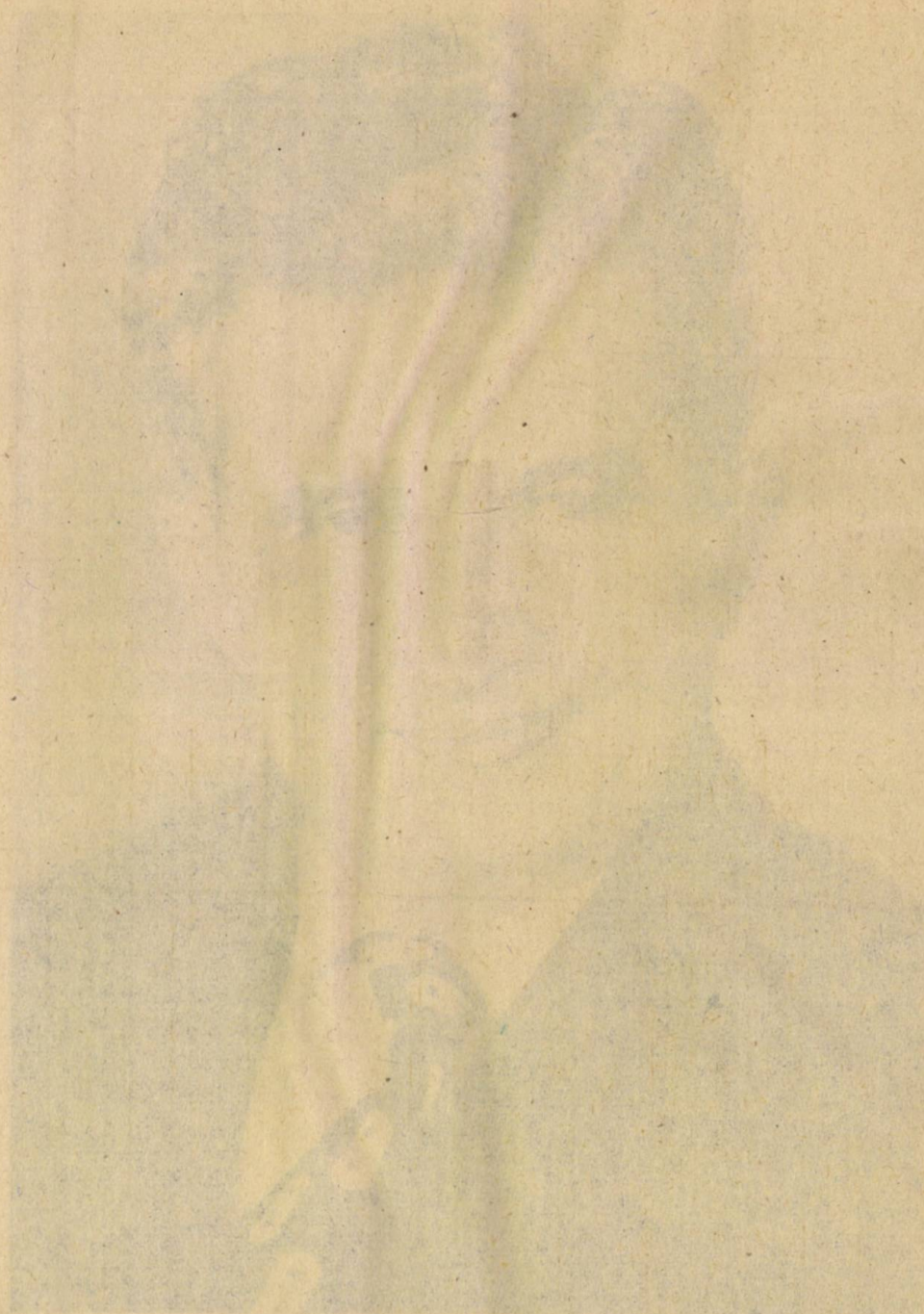
NICOLAE CEAUȘESCU

Expunere la Ședința Comună a
Plenarei Comitetului Central al
Partidului Comunist Român, a
Organismelor Democratice și
Organizațiilor de Masă și Ob-
ștești din 28 noiembrie 1988





TOVARĂȘUL NICOLAE CEAUȘESCU
secretar general al Partidului Comunist Român,
președintele Republicii Socialiste România



TOVAAȘUL NICOLAE CEAUȘESCU
secretar general al Partidului Comunist Român
președintele Republicii Socialiste România



ORIZONT '89

În activitatea unui popor un an se distinge prin evenimente politice de largă rezonanță, sau prin succese economice de o importanță covârșitoare în ascensiunea spre viitor. Au fost ani cînd evenimentul politic a polarizat întreaga activitate economico-socială, după cum s-a întâmplat ca și rezultatele economice de o

excepțională însemnătate să domine întreaga dezvoltare a țării respective. În alți ani, evenimentele politice de răsunet au fost susținute de voința unanimă a poporului de a le marca prin fapte economico-sociale de mare prestigiu. Într-un asemenea exemplu se înscrie și activitatea poporului român în anul 1989, deoarece



În acest an vom aniversa 45 de ani de la revoluția de eliberare națională și socială, antifascistă și antiimperialistă, se vor desfășura lucrările celui de al XIV-lea Congres al partidului, care va discuta și aproba planurile și programele de dezvoltare pentru cel de-al 9-lea plan cincinal - 1991-1995. De asemenea, anul 1989 este cel de-al patrulea an din actualul cincinal, cu un rol hotărâtor în dezvoltarea patriei, în îndeplinirea hotărârilor adoptate de Congresul al XIII-lea al partidului. Îndeplinirea exemplară a obiectivelor stabilite la Congres va constitui o temelie trainică pentru demararea celui de-al 9-lea plan cincinal.

Prin urmare, în 1989 avem două evenimente politice de mare anvergură și sarcina de răspundere de a îndeplini în mod exemplar obiectivele prevăzute în acest an. Rezultatele economice ce le-am obținut în cei trei ani de muncă ne întăresc încrederea că angajamentele noastre în obținerea unor noi succese în muncă, pentru a întâmpina aceste evenimente politice se vor concretiza cu rezultate deosebite, semnificative pentru hărnicia poporului nostru.

„Realizarea hotărârilor Congresului al XIII-lea și ale Conferinței Naționale, a celui de al 8-lea plan cincinal și a programelor pentru diferite sectoare și domenii de dezvoltare economico-socială, trece-

rea la un stadiu superior, de țară mediu dezvoltată - sublinia tovarășul Nicolae Ceaușescu în Expunerea prezentată la Ședința comună a Plenarei Comitetului Central al Partidului Comunist Român, a Organismelor Democratice și Organizațiilor de Masă și Obștești - **reprezintă un factor de importanță deosebită pentru realizarea primei faze de făurire a societății socialiste multilateral dezvoltate în patria noastră și permite trecerea, în următorul deceniu - 1991-2000 - la realizarea celei de-a doua faze a acestei etape.**”

Din acest punct de vedere, legea planului național unic de dezvoltare economico-socială a Republicii Socialiste România, Legea planului de dezvoltare a agriculturii, industriei alimentare, silviculturii și gospodăririi apelor și Legea bugetului de stat pe anul 1989, adoptate în decembrie 1988 de Marea Adunare Națională, evidențiază potențialul și forța economică ale țării noastre pentru dezvoltarea pe mai departe a patriei, în anul 1989, pe baza orientărilor tovarășului Nicolae Ceaușescu privind creșterea rolului factorilor calitativi, dezvoltarea cercetării științifice și extinderea progresului tehnic, realizarea unei reproducții de tip intensiv, a unei înalte eficiențe a întregii activități.



Concepute în mod realist, creator, planul național unic de dezvoltare economico-socială a patriei, planul de dezvoltare a agriculturii, industriei alimentare, silviculturii și gospodăririi apelor, ca și bugetul de stat pe anul 1989 au fost elaborate cu contribuția decisivă a secretarului general al partidului, tovarășul Nicolae Ceaușescu, genial strateg al construcției socialismului și comunismului în România. Dominanta principală a Planului național unic de dezvoltare economico-socială a României în 1989 este accentuarea poziției industriei ca ramură de bază a economiei naționale, concomitent cu îmbunătățirea permanentă a structurii sale. Față de anul 1988, producția industrială pe anul 1989 va înregistra o creștere de 6-7 la sută la valoarea producției marfă și 9-10 la sută la valoarea producției nete. Productivitatea muncii în industria republicană va spori, în 1989, cu 7-8 la sută, iar reducerea costurilor totale ale producției, la 1000 lei producție marfă, cu 35 lei.

În anul 1989 urmează să realizăm un volum de investiții cu 4-5 la sută mai mare decât în 1988. De asemenea, vor spori desfacerile de mărfuri prin comerțul socialist și prestările de servicii pentru populație; se vor construi 160 000 de locuințe, din care 40 000 în mediul rural. Concomitent, în Planul național unic sînt

prevăzute mijloacele necesare pentru dezvoltarea și perfecționarea, în continuare, a învățămîntului, culturii, îmbunătățirii ocrotirii sănătății și asistenței sociale.

Într-o deplină concordanță cu obiectivele noii revoluții agrare, planul de dezvoltare a agriculturii, industriei alimentare, silviculturii și gospodăririi apelor prevede o creștere intensivă și o modernizare continuă a celei de a doua ramuri de bază a economiei, a cărei producție globală va spori cu 5-5,5 la sută, iar a producției nete agricole cu 6-6,5 la sută. Aceste niveluri ridicate se vor obține pe baza unei producții medii sporite, pe seama creșterii productivității muncii și reducerii cheltuielilor materiale și ca urmare a aplicării consecvente a principiilor mecanismului economico-financiar.

Creșterea venitului național cu 8-9 la sută în 1989 și repartizarea judicioasă a acestuia pentru dezvoltare și consum constituie o elocventă mărturie a preocupării permanente a tovarășului Nicolae Ceaușescu pentru crearea tuturor condițiilor în vederea ridicării continue a nivelului de trai material și spiritual, a calității vieții celor ce muncesc, esența orînduirii noastre socialiste.

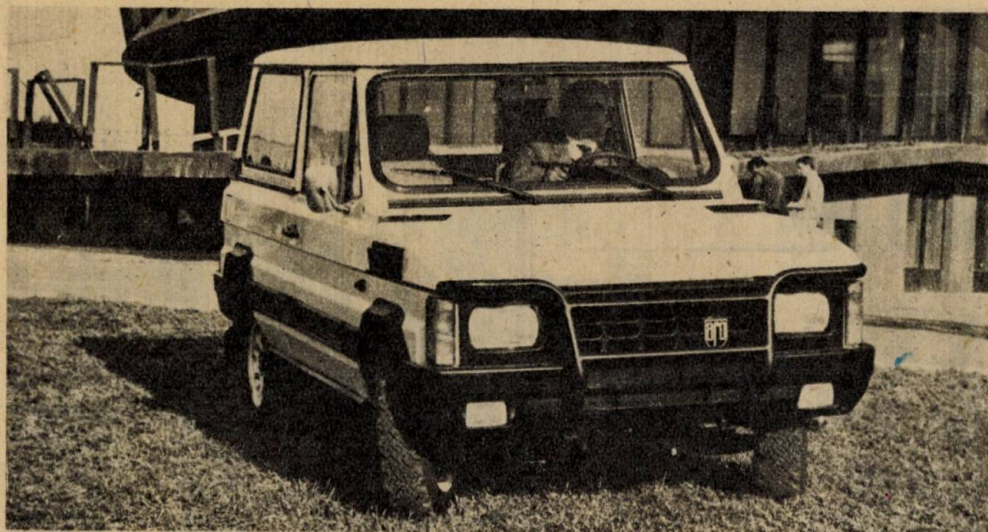
Cercetarea științifică și tehnologică este chemată să-și aducă o contribuție mai eficientă la rezolvarea problemelor privind modernizarea producției și tehnolo-



logiilor de fabricație, la diminuarea consumurilor materiale și energetice, la introducerea și extinderea unor noi sisteme de mecanizare și automatizare, astfel încât să se asigure deplina valorificare a puternicului potențial de care dispune știința românească. O contribuție hotărâtoare la elaborarea și transpunerea în viață a planurilor și programelor noastre de dezvoltare, la promovarea progresului științific și la introducerea tehnologiilor înaintate în economia noastră o are tovarăsa academician doctor inginer Elena Ceaușescu, președintele Consiliului Național al Științei și Învățămîntului.

După cum se poate constata și din această scurtă evidențiere, prevederile planului național unic de dezvoltare economico-socială a României pe anul 1989 sînt într-o deplină concordanță cu hotărârile Congresului al XIII-lea și ale Conferinței Naționale ale partidului, cu sarcinile și orientările stabilite de secretarul general al partidului privind continuarea și adîncirea procesului de dezvoltare intensivă a economiei naționale.

În baza programului și a principiilor autoconducerii, autogestiunii și autofinanțării se va urmări în permanență perfecționarea și creșterea răspunderii tutu-



ror organelor de conducere, întărirea disciplinei și ordinii în realizarea sarcinilor ce le revin în procesul complex al diviziunii muncii, al conducerii tuturor sectoarelor de activitate. „Se impune, în acest sens - arăta tovarășul Nicolae Ceaușescu - perfecționarea în continuare a activității Consiliului de Miniștri, a consiliilor de conducere ale ministerelor și celorlalte organe centrale.

Centralele și întreprinderile, consiliile oamenilor muncii ale acestora trebuie să acționeze cu toată răspunderea, pentru realizarea în cele mai bune condiții a planurilor și programelor pentru întărirea ordinii și disciplinei în toate sectoarele.”

Expunerea tovarășului Nicolae Ceaușescu la Ședința comună a Plenarei Comitetului Central al Partidului Comunist Român, a Organismelor Democratice și Organizațiilor de Masă și Obștești din 28-30 noiembrie 1988 reprezintă o amplă și profundă analiză științifică, în lumina concepției materialist-dialectice și istorice, a drumului parcurs de poporul român în decursul existenței sale, a bogăției experienței românești în edificarea socialismului, a dezvoltării societății noastre socialiste în etapa actuală și în perspectivă, precum și a evoluțiilor și fenomenelor din viața internațională, care se constituie, prin ținuta sa politică, într-un document programatic, de o excepțională însemnătate pentru activitatea poporului nostru în operă de edificare a societății socialiste multilateral dezvoltate. Expunerea reprezintă o contribuție remarcabilă la aplicarea creatoare, consecventă, a adevărurilor generale și a principiilor socialismului științific la realitățile

și condițiile concrete din România, la îmbogățirea tezaurului național și universal al teoriei și practicii revoluționare, al gândirii social-politice contemporane.

Reprezentînd un strălucit program revoluționar pentru înflorirea patriei, pentru devenirea ei comunistă, magistrala expunere a secretarului general al partidului a fost adoptată de participanții la marele forum democratic ca program de muncă și acțiune revoluționară al partidului, al întregului nostru popor, care să stea la baza întregii activități de pregătire și desfășurare a Congresului al XIV-lea al Partidului Comunist Român, care va adopta noul plan cincinal, 1991-1995, și programul de dezvoltare pînă în anul 2000 a României socialiste.

Dacă la documentul programatic de activitate revoluționară al marelui forum democratic adăugăm și documentele cu putere de lege adoptate de Marea Adunare Națională pentru dezvoltarea patriei în 1989, putem afirma că în fața întregului nostru popor se află jalonat, cu toată claritatea, un mare program de muncă pentru a cărui îndeplinire se cer mobilizate energiile creatoare, spiritul de inițiativă și întreaga capacitate organizatorică a comunistilor, a colectivelor de oameni ai muncii, astfel încît toate prevederile planului pe anul 1989 să fie îndeplinite exemplar, iar cea de a 45-a aniversare a revoluției de eliberare socială și națională, antifascistă și antiimperialistă și Congresul al XIV-lea al partidului să fie întîmpinate cu noi și mărețe succese în opera de dezvoltare multilaterală a României socialiste.

Vasile DOCHIA



45 DE ANI DE LA ACTUL ISTORIC DIN AUGUST 1944

Dintre marile evenimente care au jalonat și direcționat sensul istoriei contemporane a României, augustul de foc din 1944 se așază firesc, cu întreaga sa încărcătură valorică, în cununa de glorie a neamului românesc. 23 August 1944 nu a marcat doar actul de voință a poporului român hotărât să-și recucerească independența de stat și să-și salveze ființa națională, ci a schimbat destinul istoriei generale a României, inaugurând epoca împlinirii idealurilor de dreptate socială și națională ale poporului român, epoca socialismului și comu-

nismului. Definind dimensiunile acestui eveniment crucial din istoria noastră națională, președintele României, tovarășul Nicolae Ceaușescu sublinia că el „a marcat începutul revoluției de eliberare socială și națională, antifascistă și antiimperialistă, care a dus la cucerirea adevăratei independențe a patriei, la transformarea revoluționară, socialistă a României. Masele populare și-au dobândit cu arma în mână dreptul de a fi stăpîne pe bogățiile naționale, de a-și făuri destinele potrivit intereselor și aspirațiilor proprii, precum și po-

sibilitatea de a construi pe pământul patriei cea mai dreaptă și mai înaintată orînduire socialistă și comunistă”.

Privită în contextul larg al istoriei noastre multimilenare, revoluția din august 1944 prezintă o expresie nepieritoare a puterii și voinței poporului român de a se ridica peste vitregiile istoriei, incorporînd mesajul de dreptate a tuturor generațiilor care au luptat de-a lungul secolelor pentru apărarea gliei strămoșești, pentru apărarea valorilor materiale și spirituale făurite de înaintașii noștri, pentru unitatea națională și independența de stat.

Glorioasa aniversare a celor 45 de ani care au trecut de la revoluția de eliberare socială și națională, antifascistă și antiimperialistă din August 1944 constituie un fericit prilej de a rememora tradițiile luptei poporului român, al acțiunii sale viguroase pentru dreptate socială, unitate și independență națională, pentru edificarea unei noi orînduiri pe pământul României. Se reliefează în acest fel, măreția actului eroic al demnității noastre naționale de la 23 August 1944, cu adînci rădăcini în istoria noastră multimilenară, adevăratele sale valențe de eveniment istoric crucial, care a pus temelii trainice României de azi — țară prosperă, liberă, independentă și suverană între popoarele și națiunile lumii.

Întreg acest drum de luptă, în fruntea căruia s-au situat ferm Partidul Comunist Român, toate forțele democratice și patriotice ale țării, întregul popor român, demonstrează că revoluția de eliberare socială și națională, antifascistă și antiimperialistă din august 1944 — suprema expresie a voinței de independență națională la români — a fost concepută și orga-

nizată în solul național și a fost opera revoluționară a maselor populare; conduse de partid, încununarea trecutului glorios de luptă purtată de poporul român pentru dreptul de a fi stăpîn în vatra strămoșească, pentru progres și civilizație.

Raportată la contextul internațional al evenimentelor desfășurate acum 45 de ani, revoluția de eliberare socială și națională din august 1944 a fost unul din evenimentele decisive ale celui de-al doilea război mondial. Semnificația internațională a revoluției române de acum patru decenii și jumătate sînt motivate de consecințele uriașe pe care aceasta le-a avut în desfășurarea celui de-al doilea război mondial în domeniile strategic, politic și economic.

Actul istoric de la 23 August 1944 a fost opera poporului român, actul său energic de voință națională mobilizat și condus la luptă de partidul comunistilor români. El s-a efectuat fără nici o înțelegere prealabilă cu țările din coaliția Națiunilor Unite asupra momentului declanșării sau modului în care avea să se desfășoare. Se poate spune chiar că declanșarea revoluției la 23 August 1944 — ale cărei comandamente supreme erau redobîndirea independenței și suveranității naționale, dezvoltarea democratică a țării — a luat prin surprindere ambele tabere angajate în războiul care ravăsea întreaga lume în acel timp. Jurnalul de război al înaltului Comandament al Wehrmachtului a consemnat că „evoluția evenimentelor din România a constituit o completă surprindere”.

În același timp, intrarea României în război de partea coaliției Națiunilor Unite s-a făcut într-un moment cînd Germania hitleristă era



departe de a fi învinsă. România a ridicat armele pentru apărarea independenței, suveranității și unității sale nu din calcule de oportunitate, scontînd beneficii nemeritate, nu într-un moment al agoniei Reichului hitlerist ci atunci cînd interesele naționale fundamentale îi impuneau cu necesitate o asemenea conduită de acțiune. Acest fapt a fost recunoscut și de guvernul U.R.S.S. care a apreciat că România a intrat în război împotriva Reichului „în clipa cînd încă nu se precizase clar înfrîngerea Germaniei”. De altfel, A.I. Vișinski, reprezentantul U.R.S.S. la Conferința de pace de la Paris aprecia că România a participat la războiul antihitlerist într-un moment în care „nu erau încă evidente perspectivele dezvoltării viitoare a evenimentelor și cînd soarta Germaniei hitleriste era departe de a fi clară”.

Din punct de vedere strategic actul României a zmulș într-un interval extrem de scurt — 8 zile — frontului german din Europa de est o suprafață de circa 150 000 km pătrați, pe care se aflau importante obstacole favorabile unei apărări îndelungate: lanțul Carpaților românești, linia fortificată Focșani-Nămoloasa-Galați, Dunărea maritimă și altele.

Prin actul României, de la 23 August 1944, dispozitivul german din Peninsula Balcanică a devenit dintr-o dată, din punct de vedere strategic, imposibil de menținut. Ziarul New York Times a subliniat într-un comentariu publicat în acele zile această consecință majoră a insurjecției române: „Ieșirea României din război a creat pericolul izolării celor 15 divizii germane aflate în Grecia și sudul Iugoslaviei. Această ieșire a transformat valea Dunării, din Delta pînă la frontiera româno-iugoslavă, dintr-o zonă aliată într-o zonă ostilă pentru germani”. Rezultatele strategice ale actului românesc asupra dominației hitleriste în Balcani s-au vădit foarte curînd. Bulgaria a ieșit din război la 9 septembrie. Hitler a fost nevoit să ordone, rînd pe rînd, retragerea din insulele din Marea Egee (15 septembrie), din Grecia, Albania și Macedonia de sud (la 10 octombrie). La 13 octombrie 1944, Belgradul a fost eliberat de forțele Armatei populare de eliberare iugoslave.

Revoluția de eliberare socială și națională din august 1944, a avut o importanță extraordinară și pentru sfîrșirea dominației naziste în centrul Europei. Forțele române au deschis, odată cu intrarea în război împotriva celui de-al treilea Reich, un nou front în podișul Transilvaniei și în Banat, dincolo de Carpați, pe care l-au menținut singure, timp de aproximativ 3 săptămîni, pînă la sosirea trupelor sovietice. Acest nou front, situat la circa 900 km spre vest de vechiul aliniament, a creat posibilitatea unei înaintări rapide spre sudul Germaniei pe Valea Dunării. Chiar la 23 August 1944, un comentariu al postului de radio B.B.C., a scos în relief această componentă strategică a actului românesc: „Ajutați în mod activ de români, rușii vor putea fi în curînd la Viena. Prin Poarta Carpaților, deschisă de români, rușii vor putea ajunge la München și înainta spre Berlin”.

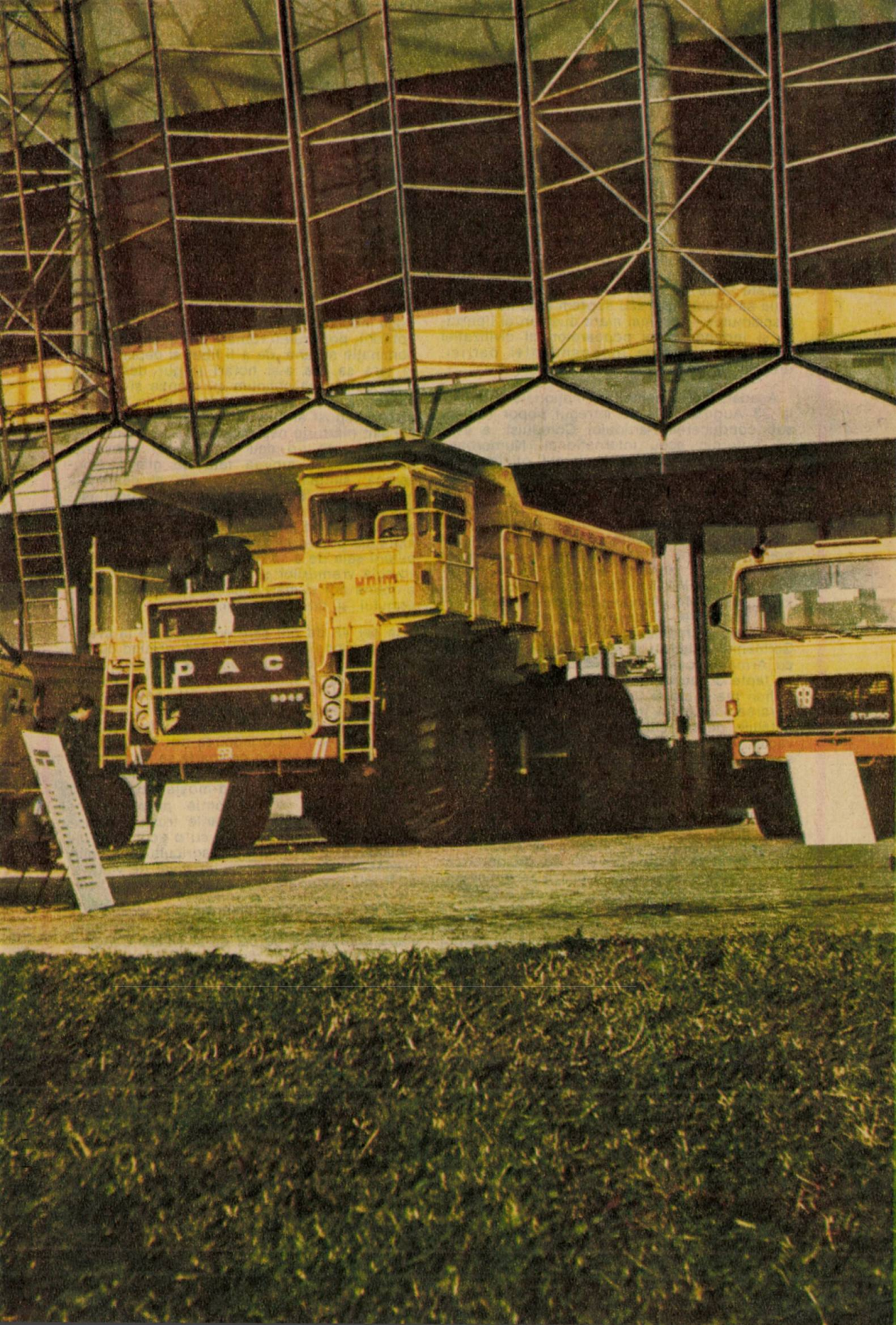
Consecințele militare și politice excepționale ale actului românesc pentru centrul și sud-estul Europei au fost recunoscute și de

premierul britanic Winston Churchill: „Trecearea României de partea aliaților a adus rușilor un avantaj extraordinar de mare; ei vor atinge Belgradul, Budapesta și, probabil, Viena, înainte ca puterile occidentale să fi străpuns linia Siegfried”.

Însumarea consecințelor militar-strategice, politice și economice ale actului de la 23 August 1944 a determinat o situație de o deosebită gravitate pentru cel de-al treilea Reich. Ca punct de încrucișare a două mari direcții strategice continentale — spre Europa de sud-est și spre Europa centrală — România reprezenta un segment de importanță fundamentală în strategia generală de război a Reichului. Păstrarea ei în dispozitivul german asigura controlul nazist asupra Peninsulei Balcanice și bloca căile de acces spre Cîmpia Pannonică, Austria și sudul Germaniei. Evoluția evenimentelor militare din cursul lunii august 1944 a confirmat aprecierile înaltului Comandament al Wehrmachtului asupra însemnătății excepționale a valorii politico-strategice a spațiului românesc și a actului de la 23 August 1944. În scurt timp după victoria insurjecției, întregul dispozitiv german din sud-estul Europei s-a dezagregat, iar direcția spre Ungaria și sudul Reichului a fost exploatată cu succes de trupele sovietice în alianță de luptă cu armata română. „Capitularea României — scria ziarul american „The Evening Star” — face mai mult decît să lipsească pe naști de sursa lor cea mai mare de petrol și de trupele care odinioară le fuseseră de mare ajutor. Ea năruie întregul front balcanic și pune în pericol oricare din trupele germane din Grecia, Iugoslavia, Bulgaria, Ungaria, Cehoslovacia și Polonia de sud.

Radio Londra transmitea la 24 august 1944 comentariul lui Edward Montgomery în care se preciza că actul făcut de români a deschis drumul armatei sovietice spre Berlin. „România, Bulgaria și Ungaria — aprecia comentatorul — constituiau pentru Hitler un zid de apărare împotriva rușilor. România căzînd, Bulgaria a rămas izolată. Probabil că ea se va grăbi să facă același lucru ca vecina ei, căci nu mai are de ales. Dar Ungaria? Dacă germanii o vor sili să continue lupta alături de ei, va avea de suportat atacul rușilor și românilor. Datorită ireproșabilei pregătiri politico-militare, întoarcerea armelor, pe 267 km din cei 654 ai frontului sovieto-german de sud-est, și declanșarea în întreaga țară a luptelor împotriva trupelor naziste a fost imediată și integrală, fără nici o defecțiune organizatorică sau de execuție, fapt apreciat ca fiind fără precedent în istoria militară universală”. Prezența armatei române pe frontul antihitlerist a fost, de asemenea continuă și efectivă pînă la înfrîngerea armatelor celui de-al treilea Reich, ceea ce nu s-a întîmplat cu armatele altor state foste aliate ale Germaniei hitleriste”.

La 23 August 1944, întreaga armată a întors, ca un singur om, armele împotriva trupelor germane. Toate încercările germane de a provoca sciziuni în rîndurile comandanților armatei române au eșuat. Consemnînd această realitate, jurnalul de război al Grupului de armate „Ucraina de sud” menționa că: „Nici un gene-



ral român nu este dispus să continue lupta de partea Germaniei".

Intrarea României în războiul antihitlerist, odată cu actul energetic al națiunii de la 23 August 1944, a exprimat adevăratele idealuri de libertate și independență națională ale poporului român, voința sa de a fi stăpîn pe propria soartă, de a-și clădi viitorul, potrivit vrierii sale. Conștiința dreptății cauzei pentru care lupta a fost factorul determinant al angajării sale cu toate forțele umane și materiale în lupta împotriva Germaniei naziste pînă la victoria finală. Poporul român a demonstrat astfel, prin nenumărate fapte de vitejie și înalt eroism, că aspirația sa vitală, țelul său suprem erau lichidarea fascismului — cel mai mare dușman al libertății și independenței popoarelor, al civilizației umane, asigurarea independenței patriei, dreptul la dezvoltare liberă.

Așadar, actul demnității naționale înfăptuit la 23 August 1944 de întregul popor român, sub conducerea Partidului Comunist, a avut un puternic ecou internațional. Numeroase documente — acte și declarații oficiale, rapoarte ale unor diplomați sau oameni politici, comunicate, comentarii și informații ale unor agenții de presă, posturi de radio și ziare — atestă însemnătatea sa istorică, impactul său deosebit asupra desfășurării evenimentelor politico-militare în această fază a celui de-al doilea război mondial. Aceleași surse documentare pun în evidență faptul că începînd cu 23 August 1944, România și-a pus toate resursele materiale și umane, întregul potențial economic și militar în slujba luptei împotriva Germaniei hitleriste și a acoliților ei. Împreună cu Armata Sovietică, Armata Română a săvîrșit fapte de eroism legendar, aducînd mari sacrificii materiale și umane în lupta pentru eliberarea întregului teritoriu al patriei, ca și în bătăliile pentru eliberarea Ungariei, Cehoslovaciei, Austriei, pînă la încheierea victorioasă a celei de-a doua conflagrații mondiale.

La 9 mai 1945, cînd războiul lua sfîrșit cu Victoria Națiunilor Unite, România se prezenta cu un bilanț bogat de luptă. Armata sa străbătuse peste 1 700 km, de la Marea Neagră pînă în Boemia, provocase inamicului pierderi ce s-au cifrat la peste 136 000 de prizonieri și morți — echivalînd cu 14 divizii — eliberase, în afară de orașele și comunele din timpul insurecției, peste 3 800 de localități între care 53 orașe, contribuise la alungarea ocupanților din alte cîteva mii, a avut pe front în tot timpul războiului un total de circa 540 000 de ostași și ofițeri, din care a pierdut în lupte grele aproape 170 000 morți, răniți și dispăruți.

O recunoaștere a eroismului ostașilor români, a aportului lor la înfrîngerea fascismului, o constituie cele peste 300 000 de ordine și medalii sovietice, cehoslovace și ungare cu care au fost distinși soldații și ofițerii români.

Totalul cheltuielilor militare făcute de statul român în perioada 24 august 1944 — 12 mai 1945 pentru înfrîngerea Germaniei hitleriste și a Ungariei horthyste, s-au ridicat la uriașă sumă de 470 de miliarde lei (la cursul monezii din luna mai 1945)¹. Dacă raportăm la bugetul României pe anul 1938/1939, care s-a cifrat la suma de 30 549 956 000 lei², reiese că aceste cheltuieli militare echivalau cu de peste 15 ori

bugetul statului, reprezentînd un efort enorm pentru poporul român, dacă avem în vedere și obligațiile revenite României prin Convenția de armistitiu.

Gravat pentru totdeauna în conștiința poporului român ca un eveniment de însemnătate epocală, actul de la 23 August 1944 își dezvăluie an de an cu și mai multă claritate noi aspecte și noi semnificații privind însemnătatea sa națională și internațională.

Vigoarea și fermitatea cu care întregul popor român s-a ridicat la luptă, larga participare a tuturor forțelor patriotice la revoluție, demonstrează că august 1944 a reprezentat un energetic și determinant act de voință al întregii noastre națiuni, o strălucită afirmare a hotărîrii poporului român de a zdrobi orice dominație străină, de a fi liber și deplin stăpîn în țara sa, de a-și hotărî singur destinele.

Se cuvine să amintim cu emoție și mîndrie patriotică asemenea adevăruri și în acest al 45-lea August al libertății românești, pentru că ele sînt mărturie neperitoare peste vreme despre țaria ce i-o dau unui popor conștiința dreptății sale, iubirea față de glia strămoșească, simțămîntul pururi viu al demnității naționale. Pe firul vesnic curgător al unei asemenea istorii, mărețul eveniment declanșat în august 1944 se înscrie în glorioasele tradiții de luptă ale poporului român, dă o nouă expresie puterii sale de a se ridica mereu biruitor peste vitregia vremurilor și vicisitudinilor istoriei de a obține noi și mari succese pe drumul socialismului și comunismului.

În cei 45 de ani care au trecut de la evenimentul epocal din august 1944, urmînd cu devotament și încredere politica partidului, poporul român a schimbat radical chipul patriei. Condusă de partidul comunist, națiunea română a parcurs o întreagă epocă istorică — de la orînduirea bazată pe exploatare și asuprire din trecut, la orînduirea nouă, socialistă, în care, liber și stăpîn pe soarta sa, își făurește în mod conștient propria-i istorie, de la vechea Românie burghezo-moșierească, slab dezvoltată, cu o economie preponderent agrară, dependentă de marile trusturi monopoliste, la România de azi, cu o economie dinamică, o industrie și o agricultură în plin proces de dezvoltare, cu un nivel de viață și civilizație materială și spirituală tot mai ridicat.

Se cuvine să evidențiem că din acest scurt răstimp de istorie se detașează cu pregnanță etapa inaugurată de cel de-al IX-lea Congres al partidului, de un dinamism fără precedent în dezvoltarea societății românești, în care au fost create condițiile pentru ca România să treacă de la stadiul de țară socialistă în curs de dezvoltare, la cel de țară cu o economie mediu dezvoltată.

România, țară care în decursul istoriei sale a luptat continuu pentru progres și civilizație, pentru asigurarea unității și independenței naționale, se înalță astăzi între popoarele lumii ca o țară a demnității, a progresului, a libertății și democrației, ilustrînd prin faptele și im-

¹ Arhiva Ministerului Apărării Naționale, fondul documentar, dosar nr. 4, vol. 2, f. 37.

² Ibidem, f. 23.



plinirile sale forța pe care o dobîndește un popor stăpîn pe destinele sale. Datorită remarcabilelor succese obținute pe plan intern, precum și politicii sale externe principiale și constructive, România se bucură astăzi de un prestigiu în lume fără precedent în întreaga sa istorie. De la România de odinioară, aservită economic și dominată politic de diferitele mari puteri, izolată, puțin cunoscută în lume, s-a ajuns la Republica Socialistă România de astăzi, liberă, independentă și înfloritoare, cu o înaltă autoritate și prietenie pe toate meridianele, respectată și apreciată cu căldură pentru contribuția pe care o aduce la instaurarea unor noi relații între state și a unei noi ordini economice și politice internaționale, pentru prezența sa deosebit de activă și dinamică, pentru cuvîntul său chibzuit și realist în soluționarea problemelor mondiale în conformitate cu năzuințele popoarelor dornice de pace și libertate.

Întreaga politică internă și externă a țării noastre poartă amprenta puternicei personalități a tovarășului Nicolae Ceaușescu, secretarul general al partidului, președintele Republicii Socialiste România, al cărui rol determinant, esențial, în elaborarea obiectivelor dezvoltării noastre economico-sociale asigură organizarea și conducerea științifică a întregii

activități de aplicare în viață a Programului de faurire a societății socialiste multilateral dezvoltate și de înaintare a României spre comunism.

Unitatea și coeziunea întregului popor, a tuturor fiilor țării, în jurul încercatei forțe politice călăuzitoare — Partidul Comunist Român — constituie izvorul forței și trîinicii de nezdruccinat a orînduirii noastre, garanția apărării și consolidării libertății, independenței și suveranității patriei, a cuceririlor revoluționare obținute prin lupta și munca întregului popor, cheazășia unor noi și minunate victorii pe calea socialismului și comunismului.

Cu înțelegerea profundă a marilor sarcini pe care le are de îndeplinit, poporul român acum, la sărbătorirea a 45 de ani de la glorioasele evenimente din august 1944, strîns unit în jurul partidului, al tovarășului Nicolae Ceaușescu, își exprimă, prin fapte de muncă pătrunse de un înalt patriotism, hotărîrea de acțiune cu toată răspunderea pentru înfăptuirea exemplară a obiectivelor economice și sociale înscrise în planul pe acest an și pe întregul cîincinal, pentru înălțarea patriei pe noi trepte de progres și civilizație.

Dr. Mircea MUȘAT

STRATEGIA DEZVOLTĂRII PLANIFICATE A ROMÂNIEI

În procesul edificării societății socialiste multilateral dezvoltate s-a format și acumulat o bogată experiență în organizarea și conducerea pe bază de plan a economiei naționale. În toate etapele construcției socialiste, partidul și statul nostru au așezat la baza întregii strategii de dezvoltare economico-socială a țării, planificarea ca legitate fundamentală a formării noii orînduiri. În Programul P.C.R. se arată că „întreaga dezvoltare economico-socială a țării se va realiza pe baza planului național unic, asigurîndu-se unirea eforturilor, umane și materiale, ale întregului popor în scopul înlăturării programului partidului.”

Concepția de planificare nu a fost privită, mai ales după Congresul al IX-lea al P.C.R. într-o viziune statică, de imobilism, ci ca un proces în continuă perfecționare pe baza schimburilor care au loc în structura forțelor de producție și factorilor obiectivi și subiectivi care acționează în societate. Încă din anul 1987, în Raportul la Conferința Națională a P.C.R., tovarășul Nicolae Ceaușescu, secretar general al Partidului Comunist Român, arăta: „Măsurile de perfecționare a planificării economiei naționale urmăresc întărirea rolului planului în dirijarea proceselor social-economice, ținînd seama de necesitățile și posibilitățile economiei, precum și de tendințele dezvoltării economice pe plan mondial.”

Totodată, s-a avut în vedere că unul din marile avantaje pe care le conțin în sine relațiile de producție, generate de proprietatea socia-

listă a întregului popor, constă tocmai în existența cadrului obiectiv necesar pentru dezvoltarea conștientă, planificarea economiei naționale, corespunzător condițiilor și particularităților fiecărei etape de dezvoltare a societății, socialismul fără planificare devine un nonsens. Însăși multe țări capitaliste aplică cu rezultate bune unele metode de planificare, ori elaborează planuri sau programe de dezvoltare, răspunzînd astfel cerințelor obiective determinate de sporirea continuă a gradului de socializare a producției. De aceea apar nejustificate, atît din punct de vedere științific, cît și politic, opiniile exprimate de unii autori străini după care autoconducerea, autogestiunea și autofinanțarea ar veni în contradicție cu principiile planificării socialiste; alți autori consideră că lipsurile, neajunsurile, fenomenele negative, dezechilibrele, contradicțiile care au



apărut în diferite etape ale construcției socialiste în unele țări s-ar datora planificării, conducerii economiei pe bază de plan și nu factorului subiectiv care nu a ținut seama în măsura necesară de cerințele și formele de manifestare ale legii dezvoltării planice. Sînt autori care, simplificînd lucrurile, pun semnul egalității între planificare și birocratism, între planificare și centralism excesiv. Or, reglarea planificată a economiei este o necesitate care decurge obiectiv din esența societății socialiste.

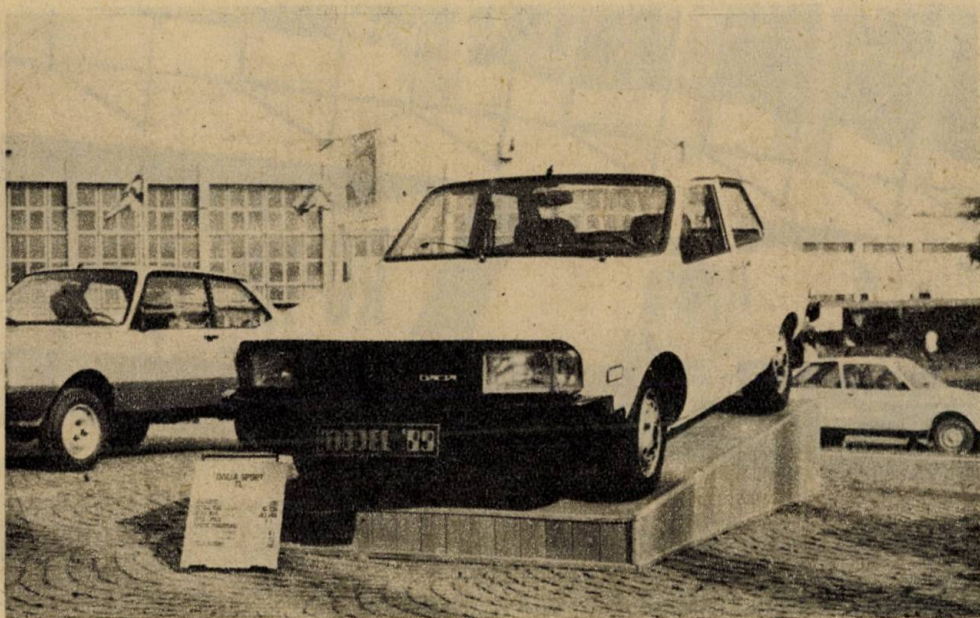
În România, după Congresul al IX-lea al P.C.R., sub conducerea nemijlocită a secretarului general al partidului, tovarășul Nicolae Ceaușescu, a avut loc un proces de înnoire și perfecționare continuă a formelor organizatorice. Drept urmare, sistemul de organizare și planificare a fost îmbunătățit substanțial; au fost înlăturate elementele birocratice și administrative care deveniseră o frînă în calea progresului socialist; s-au creat premisele necesare pentru rezolvarea contradicțiilor apărute în cadrul mecanismului existent pînă atunci, prea centralizat, rigid, complicat, s-a asigurat așezarea pe baze științifice a întregii activități de conducere planificată a economiei naționale. În Raportul la Conferința Națională a P.C.R. din iunie 1972, tovarășul Nicolae Ceaușescu arată: „În elaborarea măsurilor privind conducerea planificată a activității economico-sociale, partidul a pornit întotdeauna de la concepția materialist-dialectică și istorică, de la faptul că flecările orînduirii sociale, flecării etape de dezvoltare a societății îi corespund o anumită formă de organizare și conducere”.

Experiența pozitivă acumulată în organizarea și conducerea pe bază de plan a economiei naționale, concepția și viziunea partidului

și statului despre rolul și funcțiile de planificare ca factor de accelerare a dezvoltării economiei naționale, de creștere a eficienței economice, ori de menținere a echilibrului s-au concretizat, pentru prima dată în istoria țării și practica planificării socialiste, în legea cu privire la dezvoltarea economico-socială planificată a României adoptată de Marea Adunare Națională în noiembrie 1972. Prin această lege s-a statuat că conducerea planificată a dezvoltării economico-sociale este un atribut esențial și inalienabil al suveranității și independenței naționale.

Un moment de cotitură în formarea unei concepții avansate despre planificare l-a constituit Plenara C.C. al P.C.R. din martie 1978, care a pus bazele unui nou mecanism economico-financiar, în care se îmbină în mod organic centralismul democratic cu autoconducerea muncitorească și autogestiunea. Pe această bază, în 1979 s-au adus îmbunătățirile corespunzătoare legii cu privire la dezvoltarea economico-socială planificată a României. Ultimele perfecționări ale acestei legi, pentru a corespunde mai bine cerințelor noului mecanism economico-financiar și pentru a crea cadrul necesar de acțiune și afirmare plenară a acestuia au fost făcute în 1986.

În prezent, se poate spune că România dispune de o concepție clară, de un sistem perfecționat de organizare și conducere pe bază de plan a economiei, întemeiat pe știința conducerii, pe tot ce a fost pozitiv atît în experiența națională, cît și internațională. Totodată, sistemul de planificare făurit în ultimele două decenii creează condiții optime pentru înlăturarea principiilor autoconducerii muncitorești și autogestiunii economico-financiare,

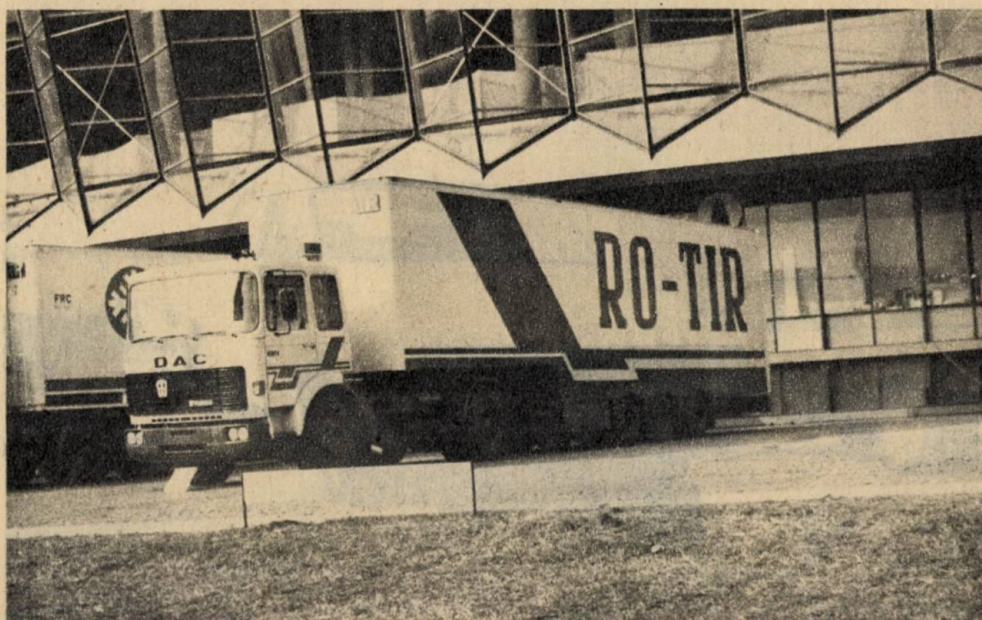


răspunde cerințelor dezvoltării intensive a economiei naționale, permite gospodărirea eficientă a resurselor, a fondurilor materiale și bunăstării întregului popor: „**Avem — arăta secretarul general al partidului, tovarășul Nicolae Ceaușescu în Tezele din aprilie 1988 — stabilit un cadru bun privind sistemul de planificare. Trebuie să facem ca el să funcționeze cu maximum de eficiență.**”

În concepția românească de planificare se aplică o serie de principii de bază validate de practică, ca de exemplu, îmbinarea organică a centralismului democratic, a conducerii planificate a întregii activități economico-sociale cu autoconducerea muncitorească și autogestiuinea întreprinderilor. Mecanismul economico-financiar este astfel conceput încât să nu vină în contradicție nici cu centralismul democratic, nici cu autonomia funcțională a întreprinderii, cu organizarea democratică a vieții economice, cu participarea oamenilor muncii la decizie, la conducere. Originalitatea sistemului românesc de planificare constă în faptul că autoconducerea a fost concepută nu ca o negația a centralismului democratic înțeles în sens pozitiv, ci ca o formă prin care acesta se realizează la nivel microeconomic. „**Sistemul democratic pe care noi l-am creat — arăta tovarășul Nicolae Ceaușescu în Tezele din aprilie 1988 — pornește de la o îmbinare armonioasă a rolului organelor centrale, a planului național unic de dezvoltare economico-socială cu creșterea răspunderii și atribuțiilor centralelor, întreprinderilor, organismelor democratice, în elaborarea și îndeplinirea politicii interne și externe a partidului și statului nostru.**” De asemenea, din activitatea de planificare și

conducere au fost eliminate sau sînt în curs de eliminare orice forme și metode birocratice sau administrative care deformează, scad eficiența noului mecanism economico-social în activitatea practică.

La fel se prezintă lucrurile și cu principiul muncii și conducerii colective. Acest principiu se aplică la toate eșaloanele de partid și de stat, în activitatea de planificare și asigură participarea largă a oamenilor muncii la dezbaterile și adoptarea deciziilor la toate nivelele de conducere. Astfel, planul este rezultatul unei succesiuni de decizii colective, el însuși în forma finală fiind adoptat în colectiv de Marea Adunare Națională. Principiul muncii și conducerii colective stă la baza tuturor deciziilor de plan, în toate etapele de elaborare a acestuia. România a fost prima țară socialistă, care, răspunzînd unei necesități obiective, cerute de complexitatea vieții economice, a renunțat la principiul conducerii unipersonale, valabile pentru altă etapă a dezvoltării forțelor de producție, și a introdus principiul muncii și conducerii colective. Măsurile cu privire la perfecționarea conducerii și planificării economico-financiare începînd cu martie 1978, atît pe plan politic, economic, cît și legislativ, au statuat, instituționalizat organele colective de conducere, autoconducerea muncitorească ca formă superioară de exercitare a democrației muncitorești. În aplicarea în practică a acestui principiu democratic conform legislației în vigoare, se asigură îmbinarea organică dintre răspunderea colectivă și personală. „**Trebuie să facem să fie bine înțeles — arăta tovarășul Nicolae Ceaușescu în tezele din aprilie — că răspunderea colectivă a organe-**



lor de conducere nu înlocuiește și nu poate înlocui, sau nu trebuie să înlocuiască răspunderea individuală, pentru că fiecare dintre activiștii noștri, din cadrele de conducere care este membru al unor organe de conducere, are și răspunderi directe nemijlocite în diferite sectoare — și trebuie să le îndeplinească în mod corespunzător, să raporteze și să răspundă în fața organelor de conducere de activitatea sa".

Prin aplicarea principiului muncii și conducerii colective la activitatea de elaborare și execuție a planului s-a asigurat valorificarea cunoștințelor și experienței cadrelor din economie, a specialiștilor, a tuturor oamenilor muncii, participarea nemijlocită a acestora la fundamentarea deciziilor pe diferite trepte organizatorice. Totodată, a crescut răspunderea organelor colective de autoconducere muncitorească în realizarea atribuțiilor ce le revin.

În egală măsură se aplică principiul îmbinării organice a planificării departamentale cu planificarea pe ramură și teritorială. Acest sistem cuprinde toate sectoarele de activitate ale societății. Prin trecerea la elaborarea planului pe trei nivele, s-au asigurat adâncirea activității de fundamentare a planului și o mai bună corelare a acestora.

Trebuie să arătăm că activitatea de planificare pornește de la unitățile de bază economice, social-culturale și teritorial-administrative. Prin acestea se asigură cadrul de aplicare a autonomiei funcționale a unităților, realizarea principiului autoconducerii și autogestiei economice. Încadrarea propunerilor de plan ale acestora în echilibrul și opțiunile generale pe economie se face pe baza nivelurilor orientative și normative de plan.

În activitatea practică de planificare acest principiu nu a fost peste tot și întotdeauna respectat, datorită practicilor vechi ale organelor centrale și ale ministerelor care nu s-au debarasat încă de metodele birocratico-administrative și nu au trecut la aplicarea cu fermitate în viață a unui nou stil de muncă. Pe bună dreptate, sublinia tovarășul Nicolae Ceaușescu în Tezele din aprilie, „oricât de bine ar lucra un funcționar sau un grup de funcționari din C.S.P., dintr-un minister sau altul, nu pot rezolva problemele multiple care sînt jos, în întreprinderi, în centrale și care trebuie să fie soluționate cu participarea largă a tuturor specialiștilor, a organelor de conducere colectivă, a oamenilor muncii din fiecare unitate."

Subliniem, de asemenea, fundamentarea planurilor economice pe contracte, folosirea coordonată a sistemului de cointeresare materială, a pîrghiilor economico-financiare, a prețurilor, în conformitate cu obiectivele dezvoltării economico-sociale planificate ale țării. Trecerea la fundamentarea planului în toate unitățile, pe bază de contracte, a determinat o schimbare de concepție în activitatea de pla-

nificare. Pe această cale, piața, respectiv controlul, ca expresie a acesteia, a devenit component organic al planului. În mecanismul economico-financiar din țara noastră, contractul economic a devenit instrumentul de bază pentru reglementarea relațiilor dintre unitățile socialiste, în vederea lărgirii și diversificării producției de mărfuri necesare atât dezvoltării producției, cît și satisfacerii în condiții din ce în ce mai bune a nevoilor de consum ale populației, a cererii solvabile în structura soliditate de acesta.

Odată cu introducerea, generalizarea și perfecționarea noului mecanism economico-financiar au crescut rolul, locul și importanța pîrghiilor financiare în determinarea eficienței economice, în activitatea de planificare. În concepția românească de planificare, sistemul de prețuri, retribuirea muncii, finanțele și creditul sînt verigi-cheie. S-a creat un sistem de cointeresare, întemeiat pe acordul global și de prețuri corespunzător etapei actuale de dezvoltare intensivă a forțelor de producție, care exercită un rol de forță motrice în programul societății.

Trebuie să relevăm încadrarea activității curente a tuturor unităților socialiste în tendințele de perspectivă ale dezvoltării economico-sociale, în efortul comun de îndeplinire a liniei politice a P.C.R. prin îmbinarea organică a planificării curente cu cea de perspectivă, a prognozelor pe termen lung cu planurile cîcinale și anuale. În realizarea acestui deziderat, sarcina de mare răspundere revin Consiliului Suprem al Dezvoltării Economice și Sociale din România, ca organism larg democratic, de partid și de stat, ca organ suprem de planificare și conducere a activității economice și sociale. În noua concepție de planificare Comitetul de Stat al Planificării și Comitetul Național pentru Știință și Tehnologie îndeplinesc rolul de secretariat al Consiliului Suprem al Dezvoltării Economice și Sociale.

Principiile de planificare enumerate reprezintă în același timp trăsături definitorii ale sistemului românesc de planificare. Aplicarea în practică a acestor principii asigură un echilibru optim între planificarea macro-economică și micro-economică, premise trainice pentru elaborarea unui plan temeinic fundamentat, pentru reglarea și dirijarea constantă a procesului reproducerii lărgite. În Raportul prezentat la Conferința Națională a P.C.R. din decembrie 1987, tovarășul Nicolae Ceaușescu arăta: „Trebuie să avem permanent în vedere că problemele tot mai complexe, introducerea și aplicarea nollor cuceriri ale științei și tehnicii nu diminuează ci, dimpotrivă, duc la creșterea rolului planului unic, care reprezintă acțiunea conștientă, organizată a poporului, în vederea dezvoltării armonioase a forțelor de producție, a întregii țări și societății".

Prof. univ. dr. MIHAI PĂRĂLUȚĂ

10 ÎNTREBĂRI ȘI TOT ATÎTEA RĂSPUNSURI DESPRE F.A.C.R.

1. CE SE ÎNȚELEGE PRIN F.A.C.R.?

În „traducere” strictă, cele patru inițiale înseamnă „Federația Automobil Clubul Român”, organism cu larg caracter de masă, care reunește în rândurile sale pe cei ce iubesc automobilismul și mișcarea automobilistică. F.A.C.R. este continuatoarea primei organizații a automobiliștilor din țara noastră — Automobil Club Român — înființată la începutul secolului (aprilie 1904). Prin Decret al Consiliului de Stat, Automobil Clubul Român a fost autorizat, în 1985, să funcționeze ca federație de specialitate, sub conducerea și îndrumarea C.N.E.F.S., menirea ei fiind aceea de a perpetua și dezvolta activitatea de automobilism și karting.

2. CINE POATE FACE PARTE DIN FEDERAȚIE?

În F.A.C.R. se poate înscrie și poate activa orice cetățean din țara noastră, indiferent

dacă posedă sau nu posedă automobil, indiferent dacă are sau nu are permis de conducere. Înscrierile se fac în orice perioadă a anului, la unitățile teritoriale ale federației, adică la Cluburile de automobilism și karting ce-și au sediile în fiecare reședință de județ, precum și în Municipiul București. Se pot înscrie în federație, de asemenea, șoferii profesioniști, motocicliști sau bicicliști, unitățile teritoriale organizând pentru aceștia activități adecvate, în special acțiuni pe linia informării și educației rutiere. Pentru înscriere se plătește o taxă. După intrarea în F.A.C.R., se plătește o cotizație anuală de membru.

3. DE CE AVANTAJE BENEFICIAZĂ MEMBRII F.A.C.R.?

În contul cotizației, membrii federației beneficiază, anual, de o serie de servicii gratuite ca: verificarea tehnică a automobilului impusă prin lege, efectuarea a trei depănări de cite o jumătate de oră fiecare, efectuarea unei re-





morcări pe distanța de 30 km (dus-întors). Aceste servicii gratuite se „plătesc” prin cupoanele din carnetul de asistență tehnică, de care dispune fiecare membru al federației. Lucrările sau remorcările suplimentare se achită direct, la tarifele legale în vigoare.

Membrilor federației li se asigură, de asemenea, posibilitatea să participe la concursurile

sportive de automobilism și karting, precum și la acțiunile turistico-sportive organizate în țară sau peste hotare. Pentru cei care călătoresc în străinătate cu automobilul, federația eliberează, prin unitățile sale teritoriale, documente de circulație rutieră internațională: permis internațional de conducere, carnete de trecere prin vamă, asigurări ADAS.



lată, în continuare, și alte servicii pe care cluburile județene de automobilism și karting le ofera membrilor lor: bilete de tratament și odihnă în stațiunile balneo-climaterice, informații cu privire la starea vremii și starea drumurilor, programul și adresa unităților de cazare și alimentație publică din principalele localități ale țării, programul competițiilor automobilistice și de karting, programul principalelor manifestări cultural-artistice, adresele unităților auto-service.

De la sediile cluburilor județene, membrii F.A.C.R. își pot procura, de asemenea, o serie de materiale specifice circulației rutiere: hărți, pliante, accesorii auto.

4. CINE SE OCUPĂ DE OPERAȚIILE DE ASISTENȚĂ TEHNICĂ A AUTOTURISMELOR MEMBRILOR FEDERAȚIEI?

Fiecare club județean de automobilism și karting (denumire prescurtată: C.J.A.K.), ca și clubul ce ființează în Capitală (C.M.A.K. — București) dispun de convenții în acest sens cu o serie de ateliere-service din rețeaua consiliilor populare. Serviciile de asistență tehnică gratuită, convenite membrilor federației, se efectuează de către aceste ateliere-service ce-și au sediile în reședințele de județ, în municipii, sau chiar în localități mai mici de pe cuprinsul țării.

5. CE ALTE ACTIVITĂȚI MAI DESFĂȘOARĂ F.A.C.R.?

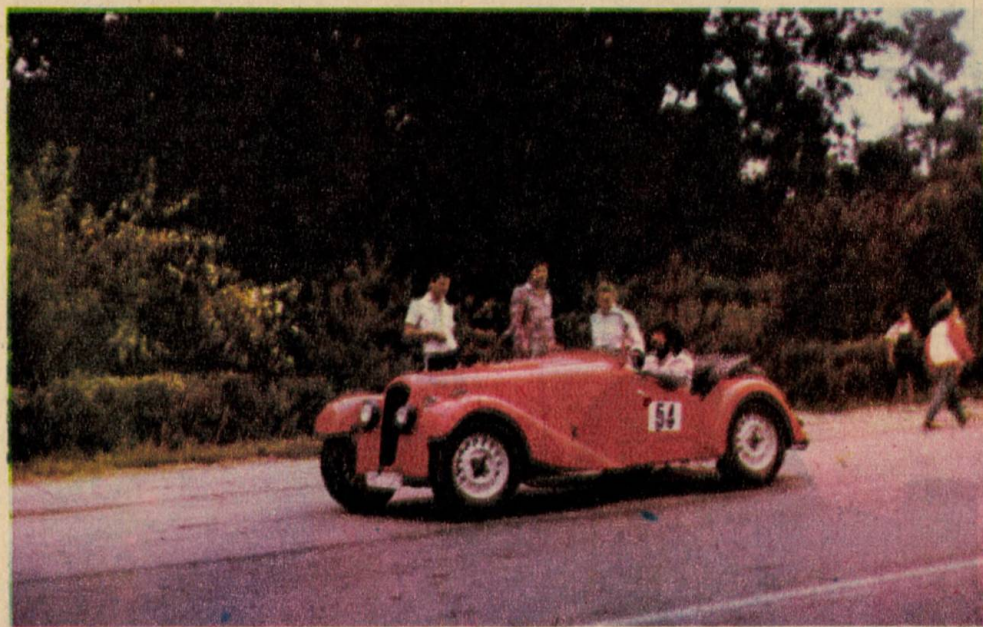
Prin unitățile sale teritoriale, ca și printr-un larg activ obștesc, federația organizează activitatea sportivă de automobilism și karting,

atît la nivel de masă, cît și de performanță. Programul anual al competițiilor sportive de masă — în cadrul cărora un loc de frunte îl dețin întrecerile de sub egida „Daciadei” — cuprinde raliuri tehnico-aplicative, raliuri ale economiei de combustibil, concursuri de îndeminare în conducerea automobilului, raliuri rezervate femeilor etc. În domeniul sportului de performanță, federația organizează un campionat republican de karting-viteză pe circuit, un campionat republican de karting-anduranță, un campionat republican de raliuri, două campionate republicane de auto — viteză (circuit și coastă), o cupă a federației la autocros. Este vorba, după cum se poate remarca, de o activitate competițională bogată, desfășurată cu sprijinul a numeroase organe și organizații.

6. CU CINE COLABOREAZĂ FEDERAȚIA PENTRU ÎNDEPLINIREA MISIUNII SALE?

În afară de organele de miliție și de ADAS, federația și unitățile sale teritoriale colaborează cu un larg evantai de organe și organizații ce au atribuții în problemele de educație automobilistică și rutieră, de turism etc.

Pe baza programului comun de activități stabilit la nivel central și teritorial cu organele de miliție, Federația A.C.R. contribuie la întărirea disciplinei rutiere în rîndul membrilor ei, participă la acțiuni instructiv-educative și de pregătire tehnică, juridică, rutieră a participanților la circulație. Obiectivul central al acțiunilor întreprinse în comun este prevenirea evenimentelor neplăcute de pe drumurile publice, reducerea continuă a accidentelor de circulație. Din bogatul program comun de activități, menționăm aici doar cîteva, ce se în-

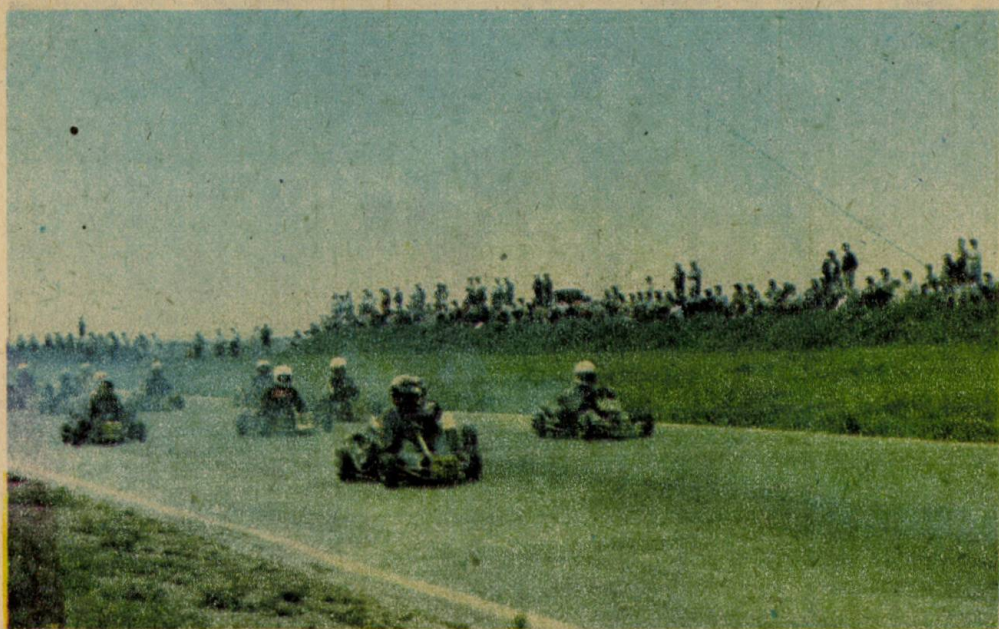


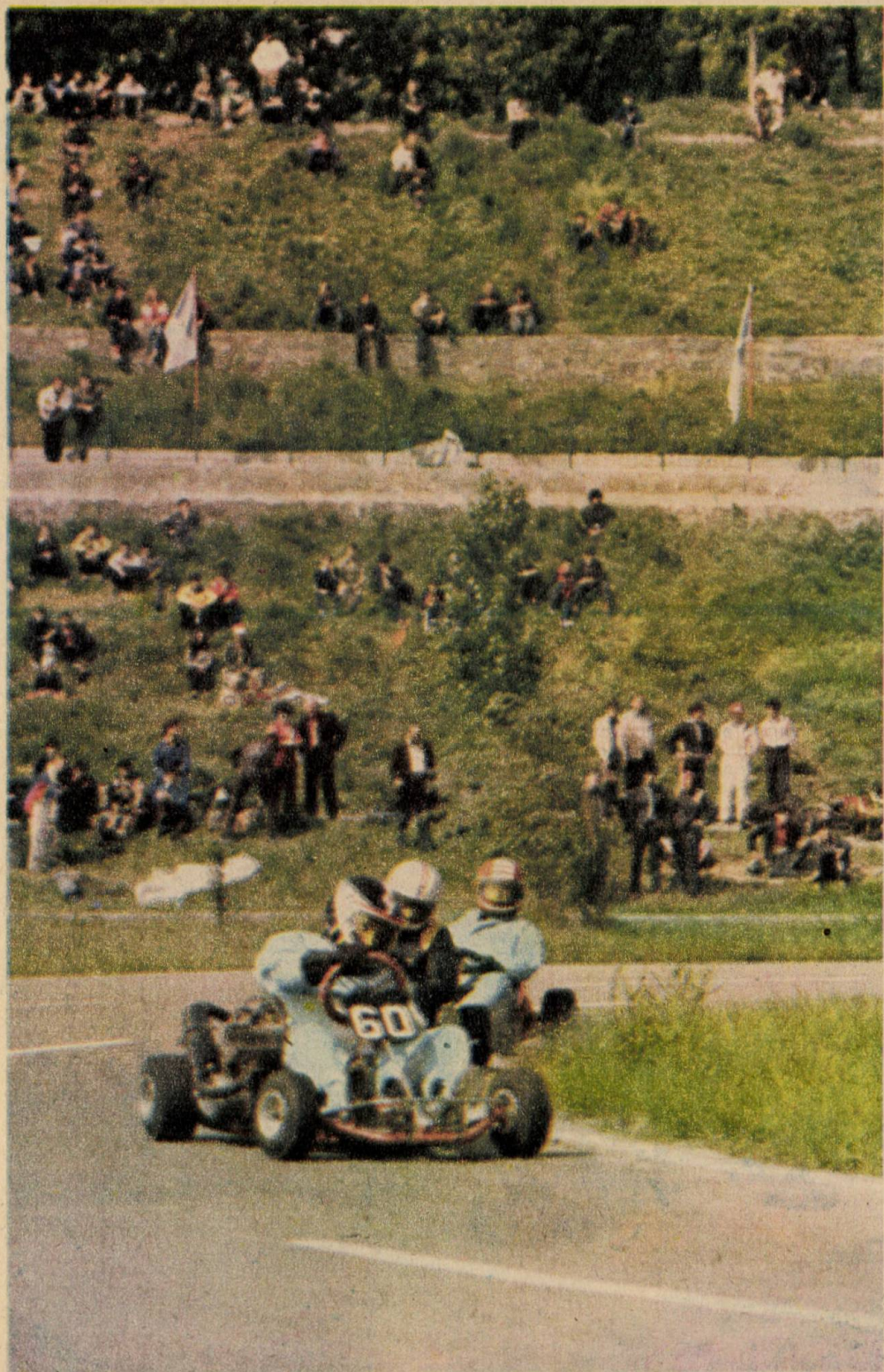


trebind pe plan central și local: organizarea de dezbateri colective asupra problemelor circulației, gale de filme, prelucrări de accidente, cicluri de expuneri și conferințe cu tematică rutieră, instruirii ale șoferilor voluntari (membri ai F.A.C.R.), difuzări de materiale informative și educative în rândurile conducătorilor auto și ale pietonilor. Federația A.C.R. și unitățile sale

teritoriale se implică, de asemenea, în educația rutieră a copiilor și elevilor, participând la acțiunile specifice din învățământul primar, gimnazial și liceal.

În ultima vreme, un accent mai mare se pune pe acțiunea de informare și educare rutieră a bicicliștilor, precum și pe reactualiza-





rea unei acțiuni mai vechi numite „Conducere auto exemplară”.

Un program-cadru de colaborare există, de asemenea, și în domeniul activităților turistice. În temeiul acestui program, încheiat între Direcția Turism Intern din Ministerul Turismului și Federația Automobil Clubul Român, membrii federației beneficiază de o serie de servicii turistice la sfârșit de săptămână sau în vacanță. F.A.C.R. își aduce contribuția, totodată, la creșterea circulației turistice automobilistice spre țara noastră și la acordarea unor servicii de calitate turiștilor automobiliști străini.

7. CE ESTE „CONDUCEREA AUTO EXEMPLARĂ”?

Această denumire a fost dată unei acțiuni educative menite să contribuie la promovarea disciplinei rutiere și a stilului preventiv de conducere. Este vorba de o acțiune cu caracter permanent prin care sînt „premiați”, cu o distincție specială, cei mai disciplinați și cei mai iscusiți conducători auto, oameni ai volanului ce n-au înregistrat evenimente rutiere, din vina lor, pe lungi perioade de timp: cinci, zece, cincisprezece sau chiar douăzeci de ani. De această acțiune se îngrijește F.A.C.R., în colaborare cu organele de miliție și cu ADAS.

Conducătorii auto care primesc astfel de distincții sînt cooptați în colectivele de șoferi voluntari care participă la acțiunile de disciplinare a circulației rutiere. În cursul anului 1988, peste 35.000 de conducători auto au primit această distincție.

8. CARE ESTE ACTIVITATEA INTERNAȚIONALĂ A FEDERAȚIEI A.C.R.?

F.A.C.R. este membră în două organisme internaționale importante: Federația Internațională a Automobilului (F.I.A.) și Alianța Internațională de Turism (A.I.T.). În cadrul acestor două organisme, federația are o prezentă activă, reprezentanții săi făcînd parte din cîteva comisii specializate: Comisia tehnică internațională, Comisia de documente vamale și Comisia internațională de circulație (la F.I.A.) și Comisia mondială de circulație (la A.I.T.).

O activitate internațională fructuoasă se desfășoară și pe linia colaborării cu organizațiile automobilistice din țările socialiste. Cu aceste organisme au loc consfătuiri periodice și se organizează acțiuni comune, cum sînt acelea din domeniul sporturilor mecanice, reunite sub numele de Cupa Prietenia. În cadrul acestei Cupe, sportivii noștri participă anual, alături de sportivii din celelalte țări prietene, la o competiție de raliuri, la o competiție de viteză pe circuit pentru automobile și la o competiție de viteză pe circuit pentru piloții de karting.

Federația A.C.R. este prezentă, de asemenea, și în acțiunea de stabilire a unei colaborări balcanice pe linie automobilistică. La întîlnirile din ultima vreme ale reprezentanților cluburilor automobilistice din această zonă geografică s-au pus bazele unui campionat balcanic de raliuri și s-au stabilit unele măsuri ce au menirea să contribuie la creșterea circulației automobilistice interbalcanice.





9. CE AVANTAJE DECURG DIN ACESTE AFILIERI ȘI LEGĂTURI CU ORGANISMELE INTERNAȚIONALE SPECIALIZATE?

Pe baza calității de membru în aceste organisme, Federația A.C.R. este împuternicită, conform legii, să elibereze documente de circulație rutieră internațională atât pentru membrii ei, ca persoane fizice, cât și pentru autovehiculele întreprinderilor românești de transport internațional (TIR). F.A.C.R. este, de asemenea, autorizată prin lege să onoreze scrisorile de credit ale turiștilor automobiliști străini care vizitează țara noastră. Întreținând relații și colaborând cu cluburile de profil din alte țări, Federația A.C.R. are prilejul să poată contribui la popularizarea peste hotare a potențialului nostru turistic și la promovarea turismului spre țara noastră.

Calitatea de membru al F.I.A. îi oferă federației noastre avantajul de a putea participa, cu automobile de fabricație românească, la competiții sportive internaționale, contribuind astfel la popularizarea acestora. Dealtfel, trebuie spus că de afilierea la F.I.A. depinde omologarea oricărui tip de automobil ce urmează să participe la competițiile sportive, precum și acordarea dreptului de a organiza întreceri de automobilism sau de karting.

10. CE VA ÎNSEMNA ANUL 1989 PENTRU FEDERAȚIA A.C.R.?

În anul ce vine, iubitorii automobilismului sportiv și al kartingului vor avea prilejul să participe efectiv sau să asiste la un bogat program competițional, atât la nivel de masă, cât și de performanță. Federația va acorda atenția cuvenită activităților tehnico-sportive, organizând prin cluburile sale județene raliuri tehnico-aplicative care să aibă punct final stațiunile balneo-climaterice. Aceste acțiuni vor fi combinate cu excursii de una sau două zile în țările vecine. Cluburile județene vor asigura în continuare, pentru membrii cotizanți, atât servicii tehnice (depanări, remorcări etc.), cât și servicii turistice, acestea din urmă în colaborare cu oficiile județene de turism.

Un accent deosebit se va pune pe acțiunile de informare și educație ale membrilor F.A.C.R. în vederea creșterii gradului de securitate rutieră, pentru protecția mediului ambiant și pentru economia de carburanți. Asigurându-și sprijinul de specialitate al organelor de miliție și al altor factori interesați, Federația A.C.R. își va intensifica, în 1989, eforturile sale în vederea contribuției la educația rutieră a copiilor. În cadrul acestor preocupări, un loc important va fi acordat patrulelor școlare de circulație, creșterii eficienței acestora în contextul general al circulației publice.

„AUTOTURISM“





GÎNDURI ȘI INSTANTANEE FOTOGRAFICE LA SFÎRȘIT DE SEZON

Automobilismul sportiv și kartingul de performanță din țara noastră au lăsat în urmă încă un sezon — sezonul competițional al anului 1988. Ce fapte demne de reținut s-au petrecut, de-a lungul acestui sezon, pe circuitele și pe traseele de concurs? Credem că este necesar să evidențiem, în primul rând, forma sportivă în continuare bună a unor campioni de talia lui Nicu Grigoraș, Victor Nicoară, Ludovic Ba-

lint, Ștefan Vasile, Werner Hirschvogel, Eugen Peteanu (la automobilism) și Constantin Rusu, Lucian Ștefan, Constantin Miniciu, Marcel Natanail (la karting). De asemenea, nu putem să nu menționăm urcșul spre primele locuri ale clasamentelor a unor piloți ca Gheorghe Preoteasa, Silviu Dinu, Nicolae Andrei, Gheorghe Ana, Dumitru Necula, Daniel Mojilian, Nicolae Zaberca, Constantin Ciucă, Gheorghe Cioacă, Ovidiu Tatu, Aurel Tănase, Mihai Ciorbă, Jean Tatu, Gyorgy Attila etc.

Dar, după cum se știe, în sporturile mecanice numai talentul nu ajunge. Talentul trebuie susținut de o mecanică fiabilă și performantă și de... un dram de noroc. Iar când spunem acest lucru, ne gândim la un caz clasic din automobilismul sportiv de cel mai înalt nivel — cazul celebrului pilot englez Stirling Moss. Deși și-a marcat epoca prin personalitatea sa, deși a câștigat numeroase curse de formula 1 și Sport-Prototip, deși a obținut uneori victorii ce păreau imposibile, Moss n-a reușit, totuși, să devină campion mondial. De ce? Pentru că el, Stirling Moss, denumit „campionul fără coroană”, n-a avut, la momentul oportun, mașinile care îi erau necesare pentru a urca, după o expresie prea uzată, pe cea mai înaltă treaptă a podiumului.

O mașină bună și un dram de noroc!... Iată ce le-ar fi fost necesar, în 1988, lui Ovidiu Mazilu și lui Horia Andronic (ca să ne oprim la două exemple) spre a-și pune în valoare, mai eficient, talentul, experiența și marea lor pasiune pentru automobilism.

Trebuie remarcat, însă, faptul că nu ghinioanele mecanice sînt cele care și-au pus amprenta pe sezonul competițional 1988. Ghinioanele au constituit niște excepții, regula generală fiind alcătuită dintr-o suită de performanțe obținute cu mașini de bună ținută tehnică, pregătite de sportivi care merită elogiul. Cine sînt acești sportivi-pregătitori de mașini de curse? Ei sînt (și aceasta constituie o caracteristică a sportului nostru cu motor) chiar cei care le pilotează, adică Nicu Grigoraș, Victor Ni-coară, Nicolae Andrei, Werner Hirschvogel, Constantin Rusu... și lista ar putea continua.

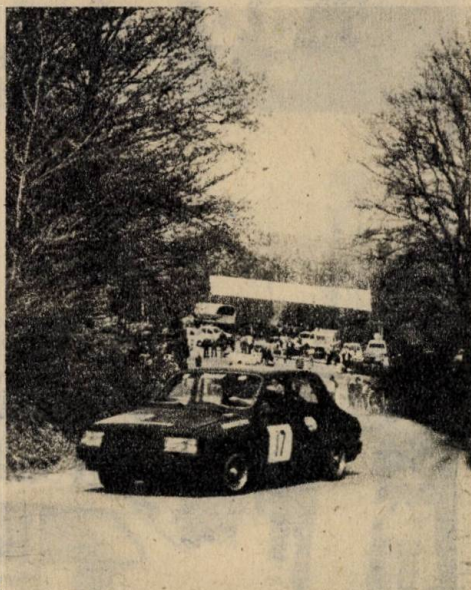
După ani de utilizare a motorului turbo, ing. Nicu Grigoraș a fost obligat de regulament să renunțe la sistemul de supraalimentare și să treacă la un motor aspirat. La început, măsura aceasta l-a mîhnit nițel pe cunoscutul nostru campion, iar pe cei care nu-l simpatizează (căci există și dintre aceștia) i-a determinat să spună: „Acum supremația lui Grigoraș se va încheia!”... Și iată că această previziune nu s-a adevărit. Grigoraș și-a instalat pe mașina sa un motor cu aspirație directă, care a funcționat ireproșabil de-a lungul întregului sezon, asigurîndu-i din nou victoria atît la circuit, cît și la coastă.

Cuvinte de laudă merită, de asemenea, și alți piloți preparatori de mașini: Constantin Ciucă, Dumitru Necula, Daniel Mojiian (ce utilizează la curse motorul Dacia cu axă cu came în cap), precum și Eugen Peteanu sau Bogdan Mihăescu. Confruntat la începutul sezonului cu lipsa unor piese fiabile și cu absența totală a altora absolut necesare, Eugen Peteanu a reușit să înlăture acest handicap spre jumătatea anului și să parcurgă un sfîrșit de sezon bogat în victorii de etapă. Lui Peteanu i-a ținut o strălucită companie, în disputele din cadrul grupei Easter, reputatul său coleg de club Werner Hirschvogel, constructorul unei mașini care a cîștigat titlul republican chiar din primul ei sezon competițional.

Sezonul competițional 1988 s-a încheiat. Din tumultul lui am reținut fugarele considerații de mai sus, precum și suita de imagini fotografice care urmează. Am dori ca toate acestea să se constituie într-un crîmpei de cronică sportivă anuală și într-un modest act de evidențiere a entuziasmului și eforturilor celor care sînt animatorii automobilismului și kartingului românesc: piloți, navigatori, mecanici, șefi de echipe, suporteri etc. (D.L.)



1



2



3



4



5

1. Primul start al anului în campionatul de ralii a avut loc la Brașov. De pe podium se lansează în cursă unul din cele mai redutabile echipaje: Ștefan Vasile-Ovidiu Scobai (I.A.P., mașină Dacia Sport de grupa C, număr de concurs 3).

2. Un iscusit tehnician și un apreciat pilot: Dumitru

(Dan) Necula din formația Alfa—I.C.S.I.T.A. — Pitești (17). Instantaneul a fost realizat în primul viraj al traseului de la Măgura-Buzău.

3. Pilotul și mecanicul Nicolae Zaberca poartă cu succes pe traseele de viteză culorile formațiilor sportive reșitene. Deviza lui: Fair-playul înainte de toate!

4. O merituoasă campioană republicană de karting-viteză: Unirea Tricolor București. În anii de cînd a apărut pe firmamentul sportului nostru cu motor, ea a cîștigat un număr impresionant de titluri, atât la individual cit și pe echipe.

5. Inginerul Daniel Mojilian lucrează la I.C.S.I.T.A.-Pi-

tești, dar concurează pentru I.A.P.—Dacia. În 1988, el a continuat să pună în valoare calitățile unei mașini Dacia Sport (19), echipată cu noul motor românesc.

6. Cel mai constant și mai performant echipaj al echipei I.A.T.S.A.—Pitești: Ionel Mălăuț-Dan Ionescu (2). În sezonul încheiat de curând cei doi echipieri au continuat să se numere printre „raliști” de frunte ai țării.

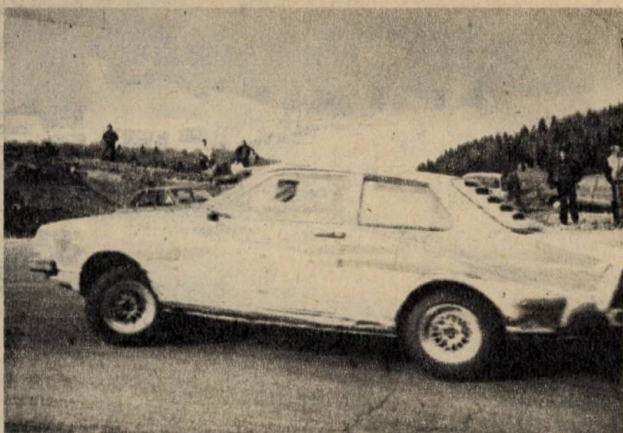
7—8. Se zice că nici un raliu n-are „haz” dacă nu este stropit de ploaie. În Raliul Iașului, însă, ploaia s-a întrecut cu gluma, așa cum se poate constata din cele două fotografii pe care le prezentăm.

9. Numărul de concurs al viteziștului Daniel Mojiian (19) aparține, în raliuri, echipajului Horea Gheorghiu-A. Avarvarei (I.T.A.—Șoimii—Cluj). Când mecanica îl servește, Gheorghiu ne face să ne reamintim că echipa sa a fost, cindva, campioană...

10. Una din inspiratele fotografii ale sezonului, realizată de colaboratorul nostru Alexandru-Mihai Florea: echipajele frunțase, din divizia A, și mașinile lor, în timpul unei neutralizări din Raliul Harghita.

11. La Raliul Harghita, pilotul Constantin Ciucă, în calitate de spectator, însoțit de fiica sa Suzana, elevă frunțasă la o școală din Pitești.

12. Raliul economiei a fost găzduit tot de Brașov, dar de această dată în poligonul de la Târlungeni. O bună parte din cele 26 de echipaje pre-



6

7



8





9



10

zente la start au reușit să-i convingă pe oficialii concursului că un automobil Dacia, bine întreținut și atent reglat, se poate înscrie în limite de consum mai mult decât rezonabile.

13. Gheorghe Preoteasa (110) din echipa I.A.P.—Dacia a parcurs un sezon competițional fructuos, soldat cu ti-

tlul de campion republican. Felicitări!

14. Cel mai spectaculos autocros din țara noastră s-a desfășurat în primăvară, pe un traseu de la poalele Măteiașului, după o noapte de ploie abundentă. Condițiile atmosferice vitrege au făcut ca autocamioanele DAC să nu poată lua parte la între-

cere, ci să se transforme în vehicule de remoraj pentru automobilele Aro.

15. Imagine dintr-unul din cele trei concursuri organizate în 1988, în premieră, pe frumosul kartodrom din Tg. Secuiesc, județul Covasna.

16. Drum prin pădure, macadam, jerbe de praf, o mașină performantă... Echipajul



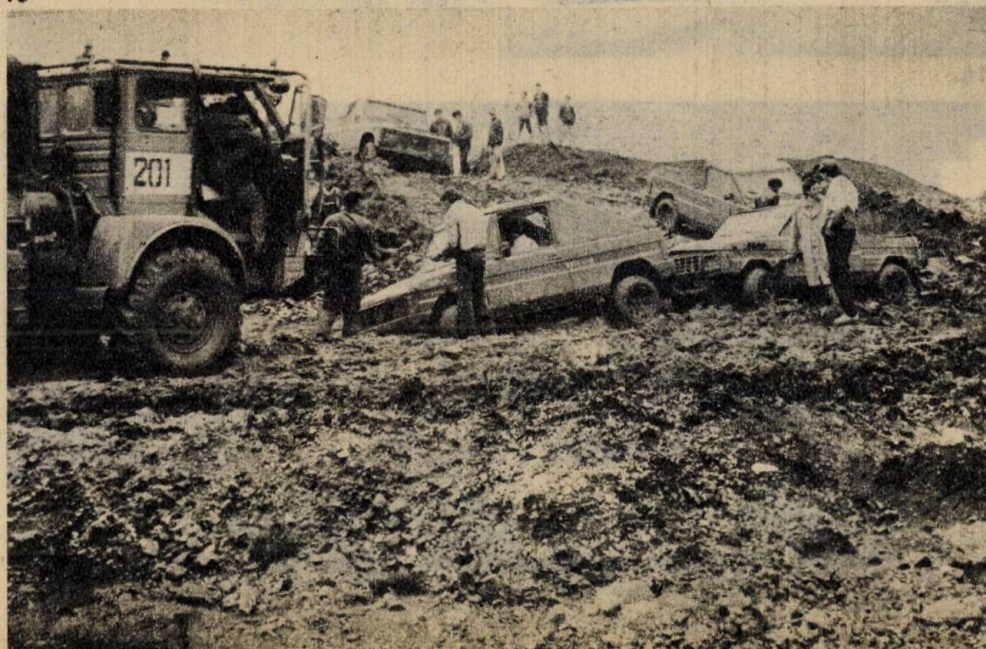
11



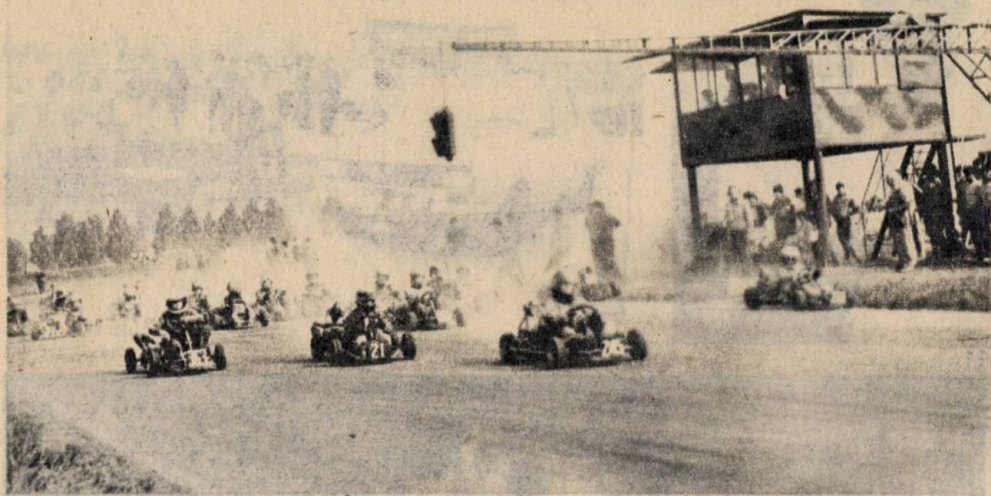
12



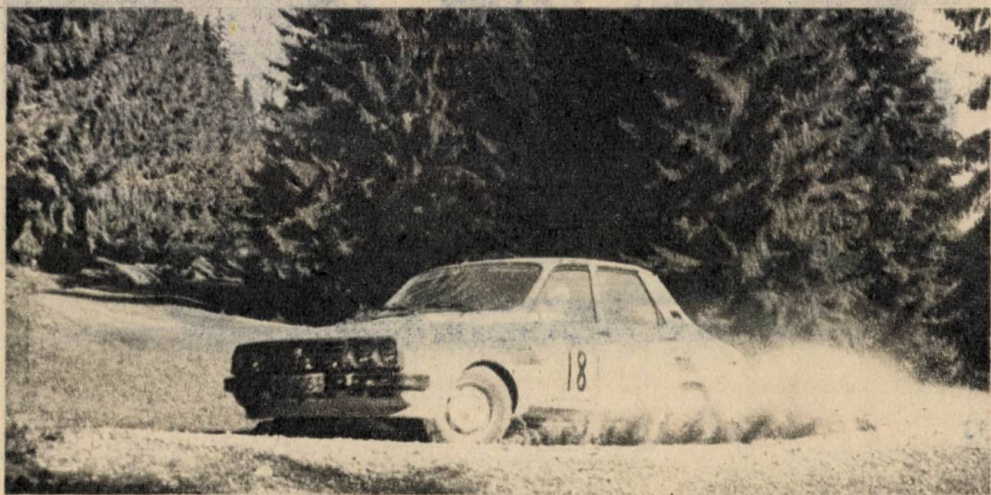
13



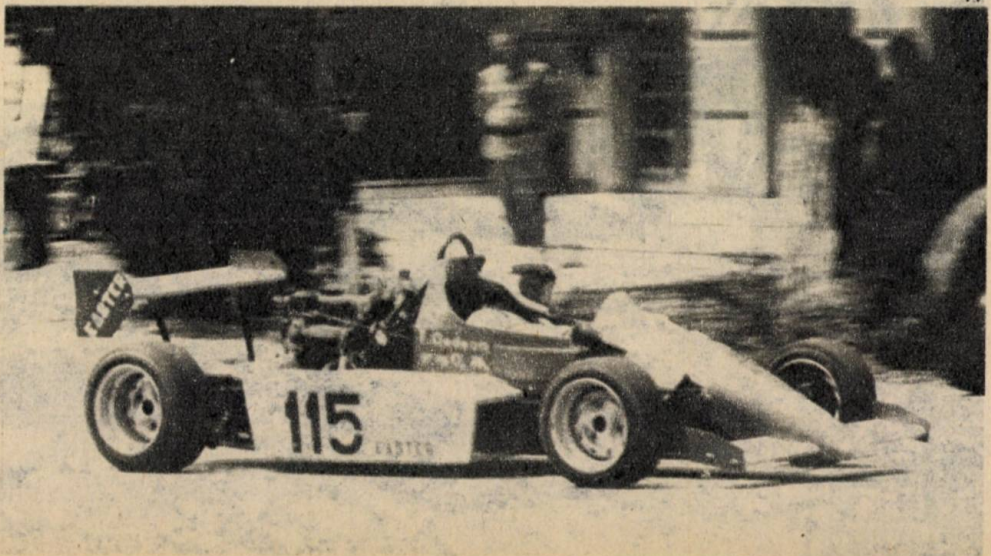
14



15



16



17

Cristian Măcăneală-Dacian Banca (18) se află în largul lui...

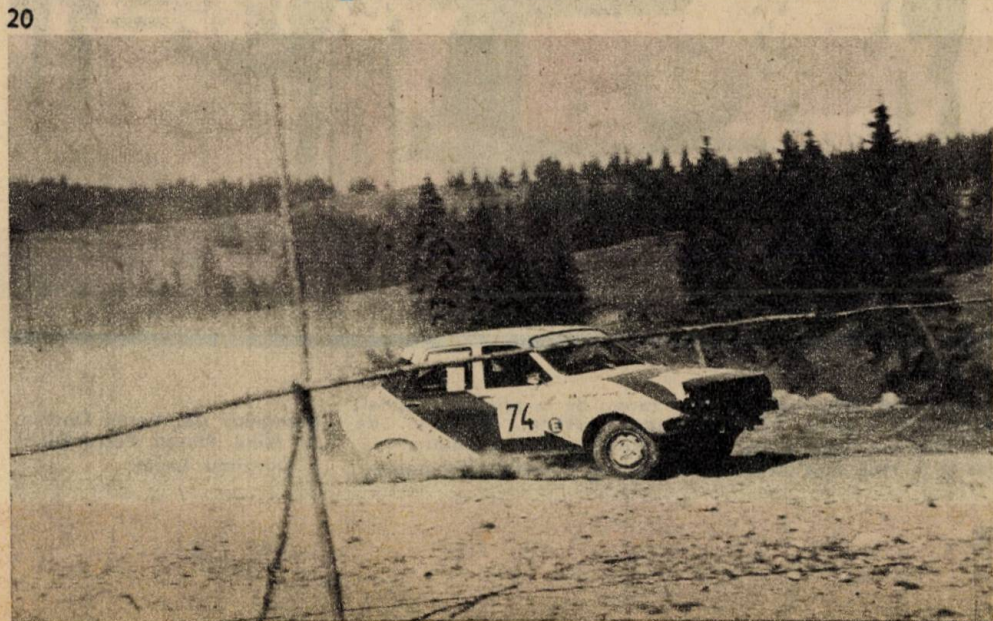
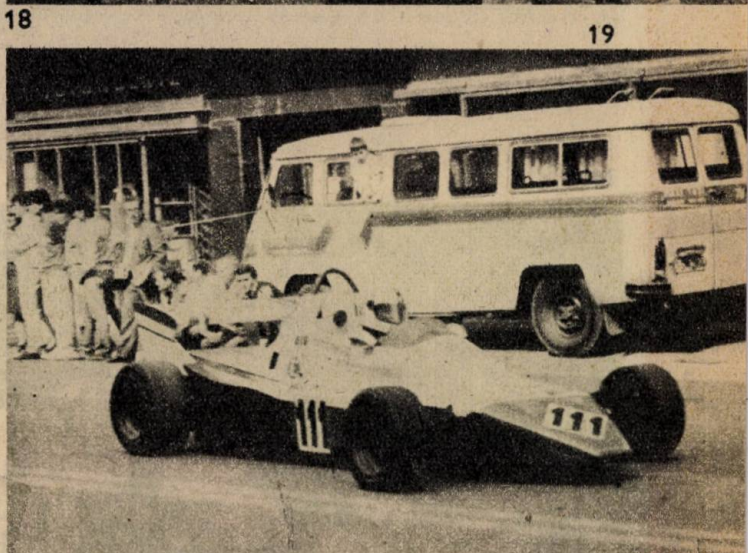
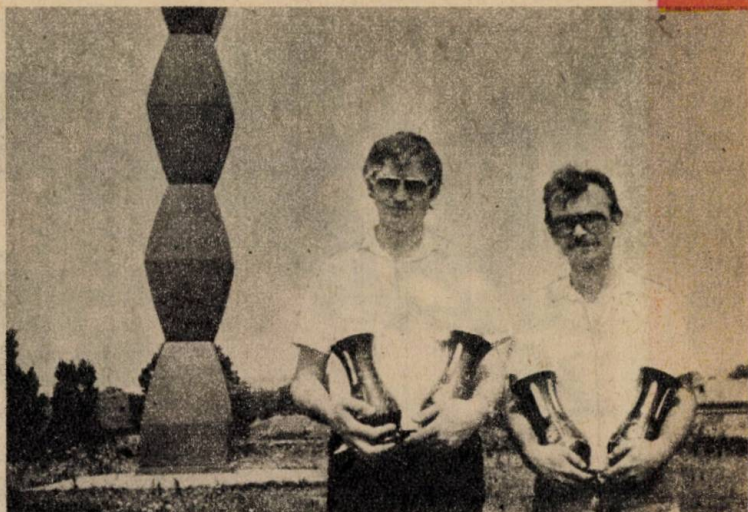
17. Tiberiu Gedeon (115) în acțiune. Pion de bază al sportului cu motor reșițean, Gedeon este, totodată, unul din pionierii formulei Easter din țara noastră.

18. Lingă celebra Coloană Infinită, cu cupele în mîini — cîștigătorii raliului din Gorj, din acest an: pilotul Gigi Muntean și coechipierul său, experimentatul navigator Radu Bădilă (I.P.A.—Sibiu).

19. După cîteva curse cu „umbră” din prima parte a sezonului, cunoscutul campion Eugen Peteanu (C.J.A.K. — Olimpia — Caraș-Severin, număr de concurs 111) a intrat pe o trasă însoțită, obținînd, în finalul sezonului, cîteva victorii de etapă demne de prestigiul său.

20. Un traseu pe măsura campionatului european, o întrecere de zile mari, numeroase abandonuri — iată că a însemnat Raliul Bucovinei din 1988. Printre echipajele care au reușit să se claseze s-a numărat și acela format din Mihai-Fodor (74) din formația C.J.A.K.—Olimpia—Cluj.

21. Aspect dintr-una din etapele campionatelor republicane de karting organizată pe pista din Galați.





21

22

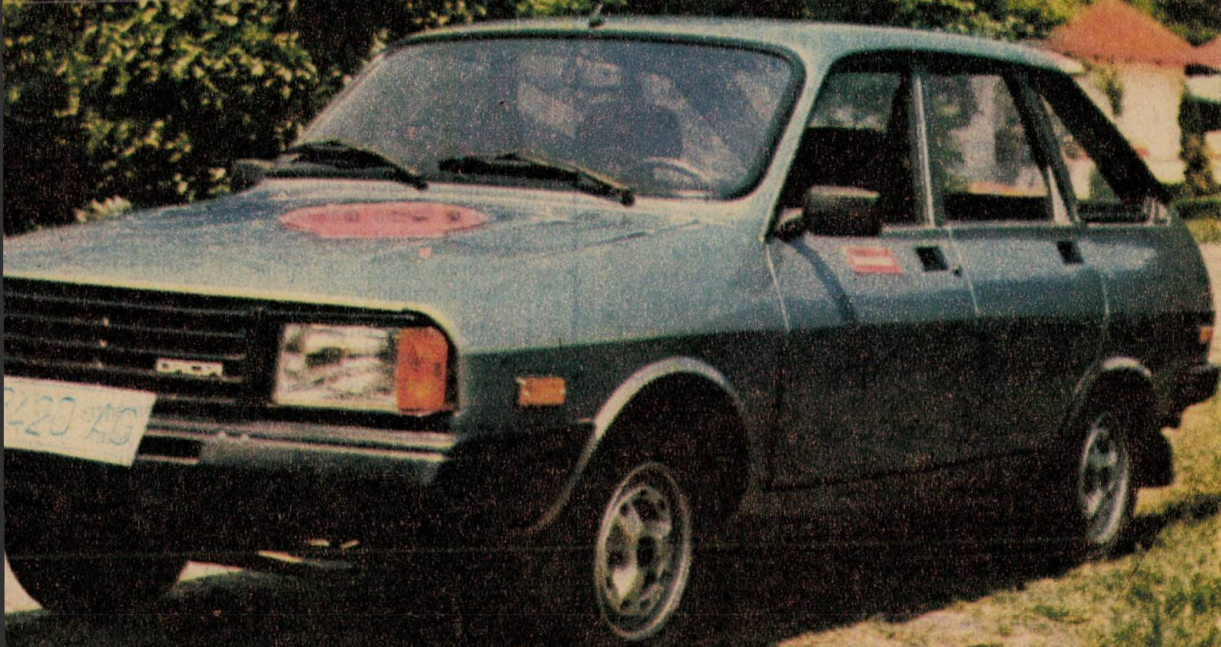


22. Raliul automobilelor de epocă, pe traseul București—Sinaia, s-a bucurat de succes și în 1988. Iată un instan-

taneu de la această originală manifestare, la care „de epocă” au fost nu numai mașinile, ci și hainele echipajelor.

Fotografii de: Vasile Dochia, Al. Mihai Florea, Petru Fuchs și Dumitru Lazăr

DACIA 1320



Autoturismul Dacia 1320 reprezintă o realizare de valoare a industriei constructoare de automobile din țara noastră fiind primul autoturism românesc care benefi-

ciază de o concepție originală a liniei caroseriei.

Noua realizare se încadrează în clasa autoturismelor mijlocii atât prin dimensiunile

caroseriei, cît și prin capacitatea cilindrică a motoarelor cu care este dotat (de la 1300 cmc pînă la 1600 cmc). O altă caracteristică de fond o constituie multifuncționalitatea asigurată de concepția constructivă a caroseriei (în două volume și cu cinci uși), precum și de amenajarea interioară, care permite transformarea habitaculului într-un spațiu de încărcare apropiat ca volum de cel al unui break.

Mașina beneficiază de un bord și o instalație de climatizare-ventilație complet noi și de o concepție originală. Modificări față de modelul Dacia 1310 se mai înregistrează la blocurile optice față (faruri dreptunghiulare cu lămpi de semnalizare încorporate), barele de protecție cu spoiler încorporat față și spate, mecanismul de acționare a portierelor din exterior și din interior, tapiteria interioară a portierelor, sistemul de frinare și suspensie.

De remarcat eleronul montat pe hayon care completează în mod fericit profilul caroseriei și contribuie direct la îmbunătățirea aerodinamității.

Motorizare. Modelul Dacia 1320 Standard este dotat cu motorul 810—99 de 1289 cmc și 54 C.P. Pentru mărirea performanțelor și creșterea puterii disponibile se montează și motorul 102—00 de 1397 cmc și 65 C.P. Pentru anul următor se prevede montarea pe Dacia 1320 a motoarelor din noua generație, aflate în faza finală de pregătire. Acestea vor avea capacitatea cilindrică de 1400 cmc și 1600 cmc. De asemenea, se află în pregătire și motorul Diesel de 1600 cmc. Pentru a fi posibilă montarea unei game variate de motoare, compartimentul de sub capotă a fost reproiectat în scopul mării spațiului disponibil și îmbunătățirii accesului la organele motorului. Aceasta s-a realizat în special prin redesenarea aripilor interioare care, prin noua lor formă, permit adăpostirea oalei de far în interiorul compartimentului motor, soluție mult mai avantajoasă față de soluția anterioară (sub contraaripă în spațiul roților).

Tot sub capota motorului mai întîlnim o serie de modificări cum ar fi: ● carcasa filtrului de aer, confecționată din material plastic, are formă ovală în secțiunea transversală și beneficiază de o altă poziționare; fixarea pe contraaripă se face cu ajutorul unei chingi din cauciuc; cartușul filtrant este de formă nouă; ● s-au reamplasat celelalte componente ale instalației electrice montate pe contraaripi (relee, bobină de



inducție, pompă spălător parbriz etc.), în scopul unei mai bune accesibilități și, așa, după cum am mai spus, în scopul mării spațiului de sub capotă; ● conductele de dirijare a apei calde către instalația de climatizare sînt modificate ca formă și traseu. Robinetul de calorifer de pe contraaripa stîngă a dispărut; ● ridicînd capota motorului se creează acces direct la partea posterioară a farurilor și lămpilor de semnalizare, existînd în acest mod posibilitatea schimbării rapide a becurilor arse sau reglării poziției farurilor; ● electroventilatorul instalației de răcire este complet reconceptuat, avînd o formă mai compactă, o greutate mai redusă și o eficacitate sporită prin creșterea vitezei de rotație și mărirea numărului paleților.

Bordul. Planșa bordului constituie o noutate absolută și o realizare originală atît din punctul de vedere al designului, cît și din punctul de vedere al amplasării comenzilor și aparatelor indicatoare. Această realizare contribuie substanțial la îmbunătățirea ergonomiei postului de conducere și deci, implicit, la mărirea securității pasive. Planșa bordului este astfel concepută încît să poată adăposti grupul de climatizare montat în interior. Consola centrală care se prelungește pînă în zona dintre fotoliile locurilor din față permite montarea unui aparat de radio sau radiocasetofon. Pe planșa bordului sînt amplasate cinci guri de acces a aerului în habitacul (aeratoare)

orientabile. Acestea sînt două aeratoare laterale, unul central (care dirijează aerul spre locurile din spate) și două aeratoare pentru dezaburirea geamurilor laterale.

Un loc important pe planșa bordului îl ocupă grupul de comenzi pentru climatizare și ventilație. Aici sînt amplasate două pîrghii culisante (comanda robinetului de calorifer și comanda voaleților de dirijare a curenților de aer) și un buton rotativ cu cinci poziții pentru comanda celor patru viteze ale electroventilatorului.

Aparatura de bord care indică parametrii funcționali ai motorului este completă și este concentrată în cele trei cadrane amplasate în fața postului de conducere. Tot aici se află vitezometrul și kilometrajul totalizator și zilnic. Pe lîngă toate comenzile cuprinse în bordul autoturismului, planșa bord este prevăzută din fabricație cu posibilitatea de a cuprinde o serie de comenzi suplimentare, necesare diferitelor variante constructive destinate, în special, exportului. În varianta normală, locașele respective sînt prevăzute cu așa numiții obturatori (butoane false).

Climatizare și ventilație. Încă de la lansarea în proiectare a noului autoturism Dacia 1320 s-a hotărît ca acesta să fie echipat cu un sistem de climatizare-ventilație complet nou, îmbunătățit, care să corespundă normelor internaționale impuse pentru astfel de instalații.

Grupul de climatizare compus din radiator și electroventilator se află amplasat în interiorul habitaculului sub planșa bordului. În acest fel s-a renunțat la soluția cu radiatorul ca-

lorifer montat la un nivel mai înalt față de radiatorul motorului, soluție care s-a dovedit ineficientă și generatoare de probleme în exploatare.

O soluție cu totul nouă pentru industria românească constructoare de automobile o constituie adaptarea comenzilor pneumatice pentru voaleții de dirijare a aerului ce pătrunde din exterior în habitacul. Se elimină astfel cablurile de comandă predispușe în permanență la înțepenire și la funcționare defectuoasă. Comenzile se fac deci prin intermediul depresiei capitate din galeria de admisie și distribuție prin conducte subțiri din plastic, cu ajutorul distribuitorului vacuumatic cu labirint, către capsulele vacuumatice de acționare a voaleților.

Posibilitățile multiple de a introduce aerul în habitacul (prin cele cinci aeratoare, către parbriz sau spre podeaua autoturismului) oferă instalației de ventilație și climatizare o eficacitate deosebită în orice condiții de temperatură a mediului ambiant. Instalația este proiectată și prevăzută cu posibilitatea de a se adapta la funcționarea cu un sistem de climatizare-condiționare a temperaturii aerului, care se poate monta pe autoturism, în unele variante de export.

Transmisia. Ambreiajul este identic cu cel care se montează pe Dacia 1310 (diametrul exterior este de 180 mm). Cutia de viteze păstrează aceleași raporturi de transmisie pentru toate cele cinci trepte, la fel ca și transmisia finală (grupul conic). Trebuie menționat că prin reproiectarea articulațiilor de comandă a selectării treptelor





din cutia de viteze, schimbarea vitezelor la Dacia 1320 se efectuează cu mai multă ușurință și precizie.

Puntea față păstrează în ansamblu soluția constructivă și caracteristicile de la Dacia 1310. Ca noutăți amintim următoarele:

- bascula inferioară se construiește în varianta „drumuri bune”, din tablă ambutisată, cu profil deschis, iar în zona de prindere a rotulei inferioare (pivotul) este întărită prin închiderea profilului. Această modificare are drept scop, în principal, scăderea greutății și economia de material;

- rotulele superioare și inferioare au fost reproiectate în scopul creșterii fiabilității; s-au modificat atât forma geometrică a pivotului și cojei acestuia, cât și materialele din care sînt confecționate;

- rulmenții de la puntea față au simbolul 6207 RS-NAB și sînt fabricați la I.R. Alexandria; aceștia prezintă o fiabilitate sporită, iar montajul lor în flanșa roții necesită bușe distanțiere și deflectoare speciale;

- pentru variantele ce se vor echipa cu motoare mai puternice, se află în fază de omologare, discuri de frînă ventilate.

Puntea spate păstrează aceleași caracteristici și soluții constructive cu cea care echipează autoturismul Dacia 1310.

Suspensia față. Sporirea confortului și îmbunătățirea ținutei de drum au fost condiții impuse de la bun început proiectanților prin caietul de sarcini al noului autoturism Dacia 1320. În acest scop au fost operate următoarele modificări:

- varianta prevăzută pentru categoria de „drumuri bune” s-a dotat cu arcuri față confecționate din sîrmă cu diametrul de 13,4 mm și avînd 9 spire active (variantele 1310 are diametrul de 14,3 mm și 7 spire active);

- caracteristica de lucru a amortizoarelor a fost modificată și pusă în concordanță cu noul arc;

- bara antiruliu față are un diametru de 19 mm, fapt ce conferă autoturismului o mai bună stabilitate pe direcție și un unghi de ruliu mai scăzut, deci un comportament mai sigur pe șosea.

Suspensia spate. Tot în scopul îmbunătățirii confortului, la suspensia spate s-au adaptat arcurile de la Dacia 1300 berlină, ceea ce conferă o flexibilitate crescută suspensiei, avînd în vedere deplasarea centrului de greutate către partea din spate, deci creșterea sarcinii pe puntea spate. De asemenea, bara antiruliu a fost modificată prin confecționarea dintr-un oțel cu $\varnothing$ 17 mm (față de $\varnothing$ 14 mm) la Dacia 1300. Această modificare a fost impusă de deplasarea către spate și de înălțarea poziției centrului de greutate a autoturismului.

Amortizoarele spate au rămas neschimbate.

Roțile. Pentru modelul Dacia 1320, s-a proiectat și realizat în colaborare cu întreprinderea din Drăgășani, o nouă jantă, lăta de 5,5 țoli — 5,5 B x 13 CH. Pentru această jantă sînt indicate anvelopele cu „profil jos” 165/70 R 13 model D 320, D 323, D 316, precum și 175/70 R 13 model D 316 fără cameră.

Frînele. Dacia 1320 este echipată cu sistem de frînare cu circuit separat față și spate și cu sistem „by-pass”, soluție nouă care impune utilizarea pompei centrale de frînă cu dublu circuit produsă la întreprinderea de piese auto din Satu Mare.

Scăderea efortului la pedala de frînă se realizează cu ajutorul unui amplificator pentru forța de frînare, de tip vacuumatic (servofrînă). Echipat în acest fel, noul autoturism afișează performanțe de frînare foarte bune.

De altfel, comportamentul de ansamblu, precum și stilul de prezentare ale autoturismului Dacia 1320 constituie o reușită deplină a constructorilor și proiectanților de autoturisme de la I.A. Pitești.

ing. Pompiliu TEODOR

ARO 10.4

„VULPEA NISIPURILOR“



Pentru amatorii de autoturisme 4x4, din Franța, mașina Aro nu mai este o necunoscută deoarece, cu ani în urmă, ea a fost comercializată acolo de către societatea Universal ce-și are sediul la Pierrefitte, în nordul Parisului. De curînd, o altă societate, pe nume Autorac, condusă de Patrick Chardonnet, și-a asumat misiunea de a importa în Franța automobile fabricate la Cîmpulung-Muscel. Dorind să semnaleze acest fapt, prestigioasa revistă „L'Automobile Magazine” a organizat un test, cu un Aro 10—4, pe traseul celei de a 8-a ediții a Raliului Tunisiei. A fost o încercare dintre cele mai dificile, o acțiune de „recunoaștere” a traseului raliului respectiv, ale cărei rezultate s-au publicat în două din numerele revistei citate.

Însoțindu-și textul cu imaginile realizate de fotografii François Lemeunier, ziaristul Thierry Empats scrie următoarele în caseta introductivă a primului său articol: „Imaginați-vă un mic vampir zburdalnic, ce anihilează cu maliție cele mai ascunse capcane, un 4x4 categoria pană, capabil să agaseze tenorii specialității. O gazelă care pur și simplu a devorat drumurile Tunisiei...”

Care au fost „tenorii” agasați de Aro 10—4? Partenerii de drum ai autoturismului românesc au fost alte mașini 4x4, printre care un Jeep Renault și un UMM, cu care ziaristul francez a avut ocazia să întreprindă o serie de

comparații. Iată ce spune mai departe Thierry Empats: „Mașina nu este nici grea, nici masivă, și, cu toată forma pătrată pe care o arborează, ea rămîne agreabilă, plăcută la privit. Aro 10—4 aparține acelei categorii de 4x4 ușoare, care grupează, între altele celebritați, automobile ca Lada Niva și Santana 410 sau 413”.

Ziaristul-pilot de încercare recunoaște sincer că a plecat la drum cu oarecare scepticism, dar că foarte repede el s-a acomodat cu mașina și a început să-i simtă adevăratele calități: „Autoturismul Aro, zice el, s-a dovedit a fi un companion de drum agreabil, capabil să atace cu succes orice fel de teren, înaintînd fără probleme pe traseu grație motorului său curajos. Și toate acestea în condiții de confort incontestabile.”

Pentru aspectul ei grațios, mașina Aro a fost numită „Gazela”. I s-a spus, de asemenea, „Vulpea nisipurilor” pentru abilitatea cu care s-a descurcat în Tunisia. În concluzie, Thierry Empats scrie: „Se poate cumpăra un Aro 10—4 la prețul de 60.400 franci. Acest lucru va bucura, de bună seamă, pe toți cei ce visează să se inițieze în tehnica tout-terrain-ului fără a-și goli punga pînă la fund. În ceea ce ne privește, noi ne-am șters din minte unele mici neajunsuri, întîlnite pe parcurs, păstrînd amintirea globală a eficacității și a confortului pe care ni le-au oferit această mașină”.

Fotografiile care însoțesc textul au fost realizate în timpul testului din Tunisia.





— Il cammino è un'attività che si fa in solitario o in compagnia, ma che non è mai solitaria. È un'attività che si fa in solitario o in compagnia, ma che non è mai solitaria.

Il cammino è un'attività che si fa in solitario o in compagnia, ma che non è mai solitaria. È un'attività che si fa in solitario o in compagnia, ma che non è mai solitaria.



Il cammino è un'attività che si fa in solitario o in compagnia, ma che non è mai solitaria. È un'attività che si fa in solitario o in compagnia, ma che non è mai solitaria.

UN CAZ DE MEDITAȚIE

Cu doi ani în urmă, I. Costică a primit în dar un autoturism de la unchiul său, căruia medicii i-au interzis să se mai urce la volanul mașinii. Vederea l-a lăsat destul de mult și poate nu și-ar fi dat seama de acest lucru dacă nu trebuia să facă în acel an vizita medicală pentru permisul de conducere.

— Măi Costică — i se adresa unchiul în modul cel mai direct — vederea m-a lăsat, nu mă mai ajută să conduc autoturismul. Îmi pare rău de acest lucru, dar n-am încotro; trebuie să mă despart de o activitate pe care am practicat-o cu plăcere timp de peste 25 de ani. În activitatea mea de conducător auto nu am avut nici un necaz, iar acum, la cea de-a treia mașină, trebuie să întrerup o muncă care mi-a oferit numai satisfacții. Pentru viitor va trebui să mă mulțumesc cu transportul în comun sau cu invitația vreunui prieten de a mai face și eu o plimbare cu autoturismul. Eu m-am gândit să vă ofer vouă, în dar, această mașină. Dacia 1310. Este aproape nouă, are la bord doar 30.000 km și merge de duduie pământul.

— Mulțumim mult de tot, unchiule, dar mă tem că nu putem să o folosim în acest an, deoarece eu numai în toamnă sînt programat să urmez cursurile la școala de șoferi amatori, iar soția mea, în anul următor.

— Lasă tu asta pe mine. Se poate găsi o rezolvare să urmezi școala de șoferi imediat. Doar nu este vorba de o facultate pe care trebuie s-o absolvi, așa cum ai procedat cu Institutul Politehnic.

Darul oferit de unchiul a umplut casa lui Costică de bucurie. Soția s-a și grăbit să pună pe masă o sticlă de coniac, din acela adus din Grecia de tatăl ei, atunci cînd a fost în excursie, ca să cîntească cu toți cadoul neașteptat, adus de unchiul lor.

Bucuria care l-a cuprins pe Costică a fost, se pare, ceva mai mare decît a soției sale. Planurile lui de viitor trebuiau regîndite, reasezate la noua situație. Între altele, el s-a gîndit și la posibilitatea de a vinde autoturismul ce-l vor cumpăra peste doi ani, așa cum au fost programați, iar cu banii respectivi să-și cumpere o mobilă făcută la Timișoara!

... Trecuseră deja două luni de zile și unchiul nu rezolvase nimic cu începerea, în devans, a cursurilor de pregătire la școala de șoferi amatori. Această situație îl cam sîcîia pe Costică, deoarece primăvara a și sosit și el nu avea încă permisul de conducere. Nerăbdarea pusese stăpînire pe el de-a binelea. A mai încercat să valorifice și alte posibilități pentru obținerea permisului dorit. A fost sfătuit, de exemplu, să efectueze cursul de școlarizare cu autoturismul personal, sub supravegherea unui instructor de la școala de șoferi. Folosind acest mod de pregătire, Costică a intrat, foarte curînd, în posesia permisului de conducere.

Este adevărat că „m-a cam costat acest permis, dar mi-am îndeplinit repede o dorință” — spunea el adeseori la întrebările curioșilor.

Iată că în perioada de vară, el și soția călătoreau cu autoturismul oferit în dar de unchiul lor. În vacanță au făcut și o călătorie mai lungă, prin nordul Moldovei, pe la mănăstiri. Autoturismul s-a comportat excelent. Nici măcar de o pană de anvelopă „nu a avut parte!”

Cei aproape 6000 km parcurși de Costică la volanul autoturismului său i-au întărit încrederea în „aspirațiile sale” de mare conducător auto. A început, la un moment dat, să se intereseze și despre modul cum ar putea să participe la un rally sau la un concurs de viteză pe circuit! Un bun amic i-a și făcut rost de un carburator dublu corp de Renault 5 Alpin, cu galeria proprie de admisie. Numai un maistru bun care să-l monteze mai trebuia găsit pentru ca mașina să fie în măsură să participe la o întrecere automobilistică. Așadar, veleitățile lui Costică de mare automobilist se conturau cu repezeală „pe seama” celor aproximativ 6000 de km parcurși fără vreun eveniment rutier. E un fel de a spune „fără evenimente rutiere”, deoarece numai spiritul de prevedere și îndeminare ale unui șofer profesionist l-au salvat de la o ciocnire frontală, într-o intersecție semaforizată în care Costică a intrat pe culoarea roșie. La fel se poate spune și despre faptul că numai prin îngăduința unui șofer de pe taxi, el a rămas cu permisul de conducere în buzunar, întrucît nu a acordat prioritatea necesară taxiului ce venea pe artera prioritară. Deci, în cei 6000 de km parcurși, au existat două situații clare în care proaspătul conducător auto putea rămîne, o perioadă de timp, fără permisul de conducere...

O ploaie năpraznică care s-a abătut asupra ținuturilor tulcene l-a surprins pe Costică în orașul Tulcea. Seara, el trebuia să se întoarcă la București, deoarece a doua zi soția trebuia să participe la un simpozion. Ploaia ce căzuse din abundență nu a creat pentru el nici cea mai mică îngrijorare în legătură cu starea drumului, cu vizibilitatea pe timp de noapte. Despre starea sa fizică nici nu a încaput discuții, deoarece călătoria de la Sf. Gheorghe la Tulcea, a fost pentru el „o odihnă” și nu o oboseală, așa cum pretindea soția sa.

În asemenea condiții a demarat Costică în ultima sa călătorie cu autoturismul primit în dar de la unchiul său. Este adevărat că ploaia încetase de circa o oră, dar să nu uităm că ea a fost de o violență rareori întâlnită pe aceste meleaguri. Era, deci, de așteptat ca D.N. 22A, de la Tulcea spre București, să prezinte unele dificultăți de circulație care trebuiau să te îndemne la prudență, la o conducere preventivă a autoturismului!

Înainte de a ajunge la Ciucurova, există o porțiune de drum unde șanțurile colectoare nu pot dovedi, în cazul unor ploi violente și abundente, să colecteze toate șuvoaiele de apă ce se formează și, în consecință, traversează șoseaua. După ce ploaia

se potolește, pe drumul asfaltat rămâne un mîl, sub formă de mîzgă, greu de observat la lumina farurilor autoturismului. Și în aceste porțiuni de drum se creează unele capcane de nebănuit pentru conducătorii auto, cu deosebire pentru acei care rulează cu o viteză sporită. Într-o asemenea capcană a nimerit și proaspătul nostru automobilist pe care începuse „să-l pasioneze întrecerile automobilistice.”

Atunci cînd a realizat că roțile străbat o „fleşcăitură”, prima reacție a lui Costică a fost să apese pe pedala frinei de serviciu. O reacție negîdită și inoportună pentru o asemenea situație, mai ales că șoseaua impunea și un ușor viraj spre stînga. Autoturismul a intrat în derapaj și Costică încearcă să scape repede de acest dans înșă mașina a început să se rostogolească către tînăra pădurice de la marginea drumului. La prima rostogolire a autoturismului, atît Costică cît și soția sînt expulzați din habitacul, iar în cea de a doua rostogolire a

acestuia, Costică este surprins și strivit de propriul lui autoturism. Un sfîrșit nebănuit de el, dar oarecum de așteptat, dacă avem în vedere ușoarele veleități de mare conducător ce l-au cuprins cu prea multă repeziune.

Cercetările întreprinse ulterior au stabilit o serie de cauze posibile care au condus la producerea accidentului. Dar ce importanță mai prezintă aceste concluzii tîrzii pentru soție și pentru familiile respective care și-au pierdut fiul și ginerele într-un tragic accident? Subiectul respectiv poate fi, însă, un caz de meditație pentru alți tineri atrași de mirajul automobilismului, care nu cunosc încă limitele și regulile tehnice ale autoturismului, limitele umane ale plăcerii de a conduce, responsabilitatea ce și-o asumă atunci cînd se urcă la volanul unui autoturism.

Vasile DOCHIA

● După montarea unei noi curele de ventilator se va avea în vedere reintinderea acesteia după aproximativ 150—200 km, știut fiind faptul că la început, orice curea se alungește mai repede.

● Toturismele Oltcit. Acestea pot ajunge pe locurile fierbinți ale galeriei de evacuare și provoacă un incendiu care va fi amplificat de curentul creat sub capota motorului. Există, de asemenea, riscul blocării fuliilor de alternator, pompel de apă sau chiar a turbinelor de răcire în cazul Trabantului.

● Racordurile elastice de frînă vor fi controlate vizual cel puțin o dată pe an, (la începutul primăverii). În cazul apariției crăpăturilor în cămașa exterioră a racordurilor se vor lua măsuri de înlocuire imediată a acestora. Nu se admite utilizarea autoturismelor cu racordurile elastice deteriorate, deoarece există în orice clipă riscul producerii unui grav accident prin perforarea lor la o solicitare mai puternică a frinelor.

● La montarea unei siguranțe fuzibile noi se vor arcuri ușor lamelele de susținere, în scopul asigurării unui contact ferm între acestea și capetele siguranței. Contactele imperfecte la acest nivel duc la apariția unor defecțiuni nedorite ale instalației electrice: supraincîlzirea, supraincăr-

carea acumulatorului, întreruperea circuitelor etc.

● Montarea pneurilor care poartă inscripția „TUBELESS” (fără cameră) pe jante în stare bună (fără indoituri ale buzelor sau alte deformări) aduce numai avantaje: micșorarea greutateii totale a roții, scăderea riscului de a face „pană de cauciuc” datorită defecțiunilor camerei de aer, eliminarea riscului de explozie etc. Trecerea de la montajul cu cameră la cel fără cameră necesită, pe lângă pneuri Tubeless, și jante bune, valve speciale și un vulcanizator priceput!

● Dacă din greșeală ați turnat antigel sau lichid de frînă în elementele acumulatorului, procedați pe loc la golirea completă a electrolitului prin răsturnarea acumulatorului cu fața în jos. Se va încerca apoi „salvarea” acestuia prin prezentarea la un atelier de profil, unde se va solicita spălarea, umplerea cu electrolit și reincărcarea.

● Dacă motorul prezintă întreruperi în funcționarea la turație joasă în sarcină, atunci este posibil ca distanța între electrozii bujiilor să fie

Pastile Auto

● Cînd schimbați un bec de far, urmăriți, întotdeauna ca proeminența de pe soclul becului să fie așezată în locașul special prevăzut în buza oglinzii elementului de far. Numai în acest fel se obține o iluminare corectă și eficientă a drumului, fără a orbi partenerii de trafic.

● Nu se vor depozita niciodată cirpe în compartimentul motorului, mai ales la au-

prea mare, sau distanța de deschidere maximă a platinelor să fie prea mică.

● Dacă motorul prezintă intreruperi în funcționare la turații mari în sarcină (peste 3500 rot/min), atunci cauza poate să fie distanța prea mică între electrozii bujiilor sau distanța de deschidere maximă a platinelor prea mare.

● Întreruperile percepute sub formă de „sincopă” la ieșirea gazelor din toba de eșapament în timpul funcționării motorului la ralanti, indică un avans inițial la aprindere prea mare, o bujie defectă sau un dozaaj al amestecului de mers în gol incorect stabilit.

● Ruperea curelei de ventilator duce rapid la fierberea lichidului de răcire, fără a se mai înregistra pornirea electroventilatorului de răcire, la autoturismele prevăzute cu astfel de instalație. Explicația constă în faptul că pompa de apă iese din funcțiune, iar lichidul supraincâlzit din blocul motor nu mai poate ajunge în radiator atingând foarte repede temperatura de fierbere. În concluzie, ruperea curelei de ventilator este semnalată prin creșterea bruscă a temperaturii, ieșirea din funcțiune a generatorului de curent și zgomotul specific produs de fierberea lichidului de răcire în radiator și în vasul de expansiune.

● Scârțâitul de tonalitate înaltă produs de curea de ventilator în momentul accelerării bruște a motorului indică patinarea acestuia pe una dintre fulii. Chiar dacă întinderea curelei este suficientă, o fulie defectă favorizează totuși patinarea curelei pe ea. Cauza o constituie lărgirea canalului fuliei (la cele confecționate din tablă ambutisată), fapt ce permite atingerea părții inferioare a acestuia de către baza mică a

trapezului de secțiune a curelei.

● Dacă direcția autoturismului „trage” spre stînga sau spre dreapta, prima cauză care trebuie luată în considerare este diferența de greutate dintre pneurile ce echipază roțile din față. După controlarea și remedierea acestui eventual inconvenient se va trece la verificarea și reglarea unghiurilor de inclinare longitudinală a pivoților (unghiul de fugă).

● Exploatarea autoturismului cu amortizoare „obosite” aduce numai dezavantaje: înrăutățirea puternică a confortului; pierderea accentuată a stabilității, în viraje mai ales; creșterea distanței minime de frinare; suprasolicitarea și deteriorarea permanentă a organelor suspensiei, transmisiei, precum și a caroseriei.

● Transmiterea vibrațiilor funcționale ale motorului către caroserie se poate datora ruperii unui tampon elastic de prindere a grupului motor-cutie de viteze pe lonjeroane. În această situație, prin atingerea motorului sau a cutiei de viteze de anumite părți fixe ale caroseriei, se transmit vibrațiile alt de suferitoare pentru cei aflați în interiorul autoturismului.

● Tot o sursă de vibrații anormale o constituie și ruperea sau slăbirea unui tampon de fixare a tubulaturii de evacuare, fapt ce permite contactul direct dintre țevile sau tobele de evacuare și caroserie.

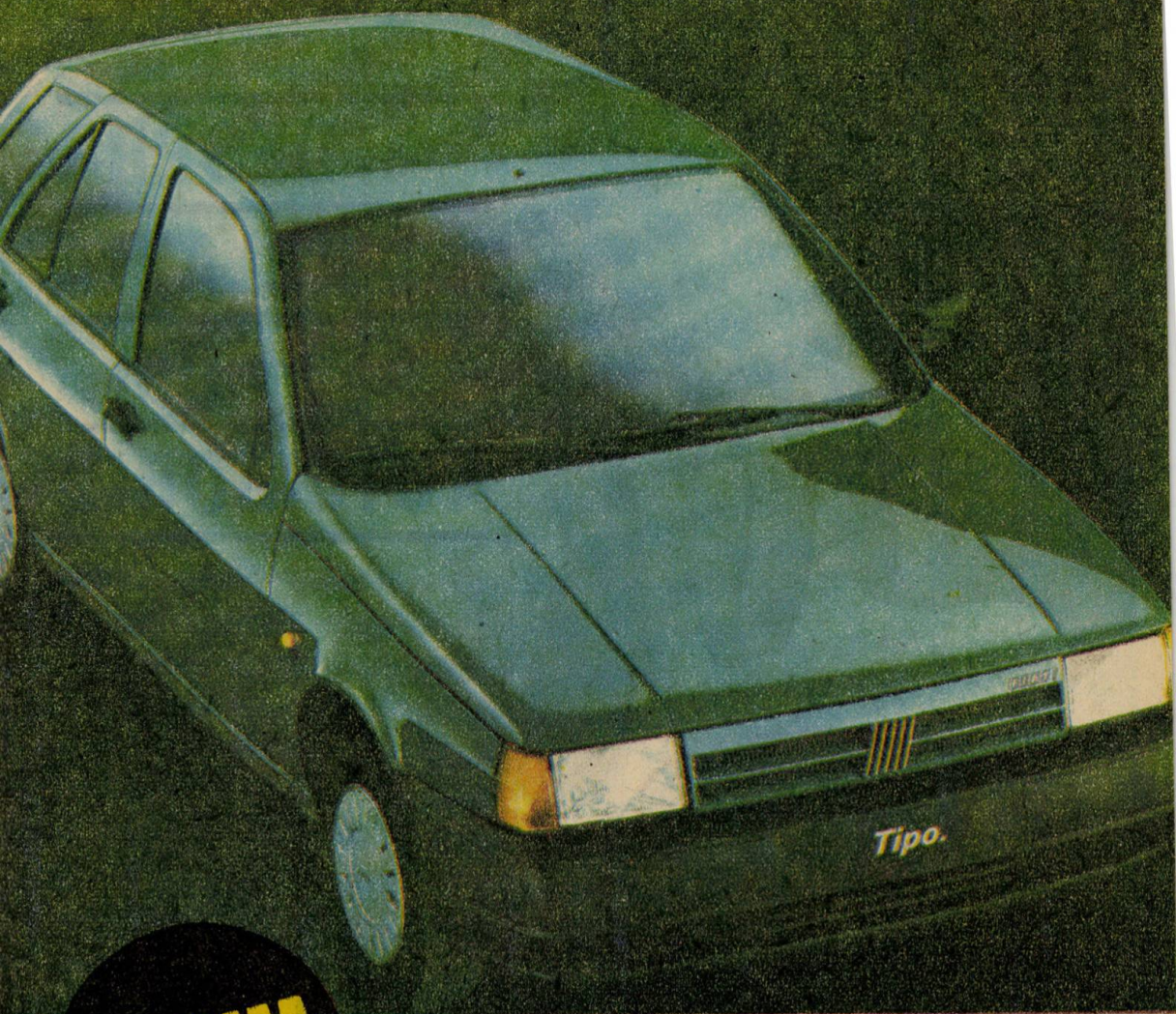
● Introducerea repetată a unui furtun gros și cu o elasticitate redusă în interiorul rezervorului de benzină, în scopul extragerii combustibilului provoacă în cele din urmă defectarea sondei litrometrice prin îndoirea țipei plutitorului, spargerea acestuia sau dezlipirea conductorilor electrici de legătură.

FIAT TIPO 1600

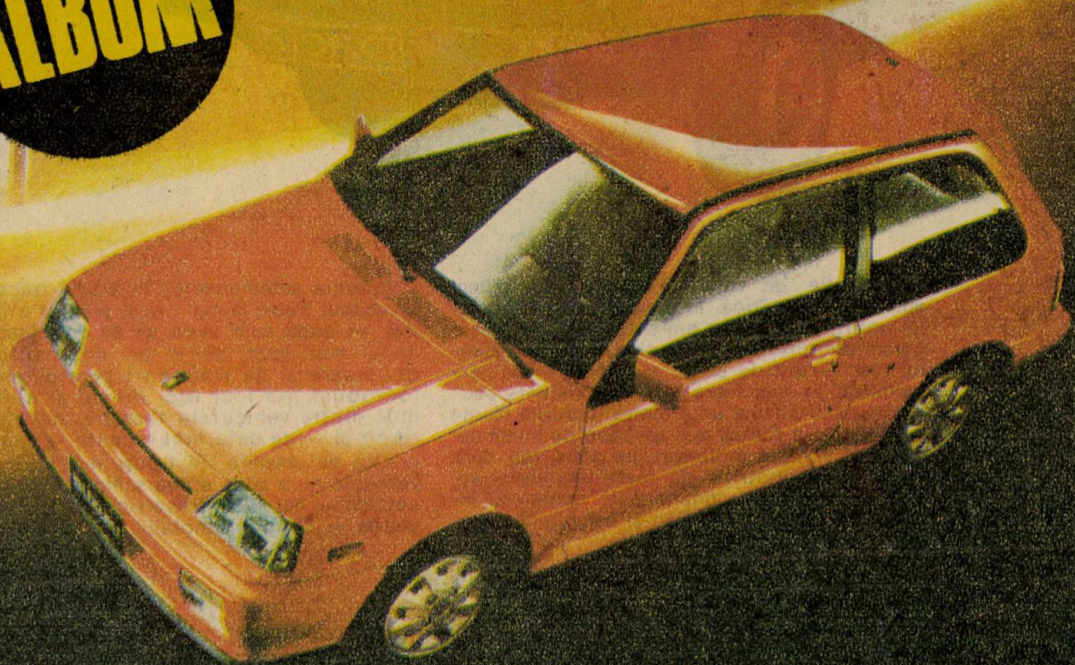
Motor cu patru cilindri în linie așezat transversal în față. Capacitatea cilindrică 1580 cmc. Alezaj x cursă 86,4 x 67,4 mm. Raport de compresie 9,2:1. Puterea maximă 83 C.P. la 6000 rot/min. Cuplul maxim 13,5 kgfm la 2900 rot/min. Acumulatorul 45 Ah. Alternator 55 A. Dimensiunea pneurilor 165/70 R 13. Frânele cu discuri în față și tamburi în spate. Lungimea 3958 mm, lățimea 1700 mm, înălțimea 1445 mm, ampatamentul 2540 mm, ecartament față/spate 1429/1415 mm. Capacitatea rezervorului de benzină 55 litri. Greutatea proprie 970 kg. Viteza maximă 172 km/h. Accelerația de la 0 la 100 km/h în 12 sec. Consumul de benzină la 90 km/h, 120 km/h și în ciclu urban: 5,0/6,9/8,9 litri/100 km.

SUZUKI SWIFT GT

Autoturism de dimensiuni reduse, echipat cu un motor de 1300 cmc, care, avînd în vedere greutatea redusă (705 kg) favorizează un comportament agil și incisiv de unde și denumirea de SWIFT (iute în limba engleză). Motorul are patru cilindri în linie și este amplasat transversal în față. Capacitatea cilindrică 1324 cmc. Alezaj x cursă 74 x 77 mm. Raport de compresie 8,9:1. Puterea maximă 66 CP la 5300 rot/min. Cuplul maxim 10,5 kgfm la 3700 rot/min. Lungimea 3670 mm, lățimea 1545 mm, înălțimea 1350 mm, ampatament 2245 mm, ecartament față/spate 1335/1300 mm. Dimensiunea pneurilor 165/65 HR 13. Viteza maximă 165 km/h. Accelerația de la 0 la 100 km/h în 11,7 secunde. Consum de benzină la 90 km/h, 120 km/h și în ciclu urban: 4,2/5,8/6,3 litri/100 km.



ALBUM



DESPRE RELATIA OM - AUTOMOBIL



O relație de referință, definitorie, putem spune emblematică, în caracterizarea secolului nostru este relația om-autovehicul. Nu exagerăm afirmând că nici o altă invenție a acestui veac — atât de bogat în invenții — nu ne-a modificat în mai mare măsură existența decât automobilul și nici unul dintre lucrurile făurite de om nu i-a rămas mai aproape de inimă decât acest vehicul motorizat, pe patru roți, dorit și adulat deopotrivă, de toate vîrstele și sexele, de pe toate continentele, numit, nu întîmplător, copilul răsfațat al secolului douăzeci.

Apariția automobilului în pragul trecerii de la veacul trecut la cel (înca) prezent a însemnat — după cum avea să se dovedească — mult mai mult decât un nou mijloc de deplasare și de transport pentru om. Automobilul n-a fost nici primul și nici ultimul dintre vehiculele terestre, navale, aeriene și — de date mai recente — cosmice, create de omenire. Și totuși, nici unul dintre vehicule nu a adus atîtea schimbări, prefaceri, servicii — dar și contraservicii, după cum vom vedea — decât automobilul. Din numeroase și

diferite motive, dintre care, fără îndoială, cel mai principal este faptul că nici un vehicul nu a izbutit mai bine decât automobilul să fie pe placul omului, să-i intre în suflet, să-i satisfacă nu numai dorințele de a ajunge, repede și comod, dintr-un loc într-altul, ci și orgoliile. Orgoliul de a se și stăpîni pe mașină și pe zecile de cai-putere ai acesteia, orgoliul măgulitor dat de sentimentul că numai de el — de om — depinde ce viteză să-i imprime, cît de puternic și de mult să apese pe accelerație, pe unde să meargă și unde să ajungă etc.

Automobilul a adus, așadar, multiple mutații, noi obiceiuri și noi stări de lucruri în sfera relației sale cu omul, a schimbat cursul unor destine și, nu de puține ori, le-a pus capăt fără milă. Vom încerca, în cele ce urmează, să consemnăm cîteva dintre aceste urmări și efecte, fără ierarhizarea lor valorică — fiecare avîndu-și însemnătatea sa — și fără să avem pretenția de a le fi cuprins pe toate.

Nașterea și înmulțirea autovehiculelor a obligat omeniirea să elaboreze numeroase și variate reguli de circulație. Nu pe toate deodată, ci treptat, procesul fiind și acum în curs de desfășurare. Reguli de circulație au existat și înainte de apariția automobilului. În România, încă în deceniile al șaselea și al șaptelea ale secolului trecut, erau în vigoare o suită de norme menite să reglementeze circulația trăsurilor și birjelor în primul rînd. Multe dintre dispozițiile de atunci au constituit geneza unor reguli de circulație valabile și astăzi. Cu toate acestea, cît de numeroase și de însemnate sînt deosebirile dintre acele arhaice regulamente și cel de-acum? Pe vremea aceea, nici vorbă despre reglementarea depășirii și a priorității, despre distanța în mers între autovehicule; nici pomeneală despre indicatoare (primele mențiuni despre ele în 1913), despre marcaje și benzi de circulație.

O dată cu trecerea timpului, de fapt cu dezvoltarea traficului rutier, ca urmare a creșterii vertiginoase a parcului de autovehicule, regulamentele au suferit completări și modificări tot mai substanțiale, iar noi, participanții la trafic — denumire generică pentru definirea statutului nostru de pietoni sau conducători de vehicule — a trebuit să le cunoaștem, să le învățăm și, bineînțeles, să le respectăm. Altminteri nu se putea. Relația om-autovehicul nu admite concesii. Am ajuns, aproape pe nesimțite, constrînși de exigențele circulației mereu mai dinamice, în continuă dezvoltare și modernizare, pe măsură ce autovehiculele se înmulțeau, numărînd milioane, apoi zeci și, în curînd, sute de milioane de exemplare, să începem învățarea regulilor de circulație înainte de a lua cunoștință despre abecedar și tabla înmulțirii, încă din primul an de grădiniță. Nu mai puțin importantă a fost constatarea că învățarea regulilor de circulație are început dar nu și sfîrșit, trebuind continuată, neînterupt și sistematic, toată viața. Un imperativ decurgînd din necesitatea adaptării și corelării comportamentului nostru cu comandamentele circulației rutiere în continuă creștere, pe orizontală și pe verticală, dobîndind dimensiuni și ritmuri altădată inimaginabile. Cu mai puțin de zece ani în urmă — ca să ne referim la un singur exemplu — nici un șofer, profesionist ori amator, nu avea nevoie să cunoască cum se circula printr-un pasaj subteran și nici printr-un nod

rutier complex — cu numeroase accese și defileuri — pentru simplul motiv că, la noi, amenajări de acest fel lipseau cu desăvîrșire. Pe cînd acum, în condițiile în care intensitatea traficului rutier din Capitală și modernizarea condițiilor de circulație au făcut necesare construirea mai multor asemenea „tunele” și „poduri” (Unirii, Lujerului, Victoriei, Grant etc.), rulajul pe aceste sectoare — de-a lungul cărora fluența și siguranța deplasării autovehiculelor trebuie să se situeze permanent la cote maxime — a impus reguli specifice, ce trebuie cunoscute și respectate cu strictețe de toți conducătorii auto.

Automobilul ne-a determinat să învățăm nu numai reguli de circulație. Cî, mai presus de toate, reguli de conviețuire. Începînd cu cea mai vitală pentru climatul de civilizație rutieră, și anume cea de a reuși să găsim pe spațiul limitat, relativ îngust, un anumit drum, și în circumstanțele atît de dinamice ale traficului de vehicule, suprafața de deplasare care să ne fie suficientă fără să stînjenească — nemaivorbind să periclitizeze — mersul partenerilor de circulație. Este o lecție de viață și a vieții, întemeindu-se pe înțelegere, altruism și politețe pe respect față de semenii, o lecție pe care r ajungem, poate, să o învățăm niciodată îndrăgîniți, dar care, din fericire, pe zi ce trece roade tot mai bogate, făcîndu-ne să fim încrezători în posibilitățile diminuării pericolului străzii și ale șoselei, tot mai optimi trîncia relațiilor noastre cu automobi



● Imagine
Expunerea
atracție pe
moasei Hi

ra
se
mo
triv
ea
dev
nen
meri
adus
de er
rilor
unor
pe de
sici" c
să sen
de zah
și chiar
va ren
energia
Autove
lui, dar
cerînd, d

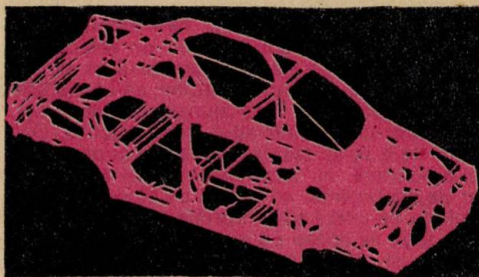
Cîte schimbări n-a adus automobilul străzilor și șoselelor? Începînd cu suprafețele carosabile — netede, fără hopuri și băltoace, și terminînd cu autostrăzile — emanație exclusivă și total subordonată autovehiculului. Tot de prezența acestuia țin și indicatoarele, și marcajele, și benzile de circulație, și culoarele de traversare pentru pietoni, și intersecțiile denivelate — supra sau subterane —, ca și locurile de parcare și campingurile, motelurile și stațiile de alimentare cu carburanți.

Relația om-automobil a însemnat și înseamnă, în continuare, o angajare pe un plan larg și multidisciplinar a celor mai diverse ramuri ale tehnicii și discipline ale științei, atît în bătălia dură, necrutătoare (concurența, cîștigarea piețelor de desfacere etc.) pentru producerea unor autovehicule cît mai ieftine, cît mai confortabile, cît mai fiabile și, bineînțeles, cît mai modeste consumatoare de carburanți, cît și pentru modelarea comportamentului uman la volan. Trebuie să recunoaștem, în același timp, că automobilul a fost și este acela care l-a făcut pe om să se arate potrivit temperamentului, caracterului și gradului său de educație (inclusiv în ceea ce numim bun simț), determinîndu-l să se comporte cum vede și judecă el, în modul cel mai autentic, lucrurile și relațiile cu semenii lui. Volanul nu admite disimulări, înfățișîndu-l pe cel care-l mînuiește, în ce are el bun și rău, mai direct și mai fidel trăsăturilor lui decît în oricare altă ipostază s-ar afla.

Automobilul este, fără îndoială, unul din produsele reprezentative ale civilizației moderne, în care tehnica pătrunde tot mai mult în structurile vieții, însăși a modului de trai al oamenilor. Transpunerea în practică a ideii de progres și de civilizație implică necesitatea ca omul să fie stăpînul mijloacelor, inclusiv al celor tehnice, pe care le creează și să nu devină robul lor. Acest pericol, existînd realmente și permanent, este prezent și în ce privește relația om-automobil. Trebuie prevenită, deci, situația în care unii conducători auto se complac în postura de a fi stăpîniți de mașină, de fapt cînd ei pierd controlul asupra acesteia iar ea, la rîndul ei, îl duce pe cel aflat la volan — și nu numai pe el — la deznodăminte dintre cele mai tragice.

Automobilul, mai precis consumul de carburanți pe care-l pretinde, a constituit primul semnal de alarmă pentru omenire că resursele mondiale de țiței nu sînt neepuizabile. Dimpotrivă. Deși ideea ca atare nu era inedită, totuși a șocat cînd s-a văzut că este pe cale să devină o realitate tot mai acută și mai iminentă. Încît, nu putem, să nu recunoaștem rolul automobilului pentru contribuția ce a adăugat-o și pe tărîmul descoperirii de noi surse de energie, în stimularea căutărilor și cercetărilor consacrate, pe de o parte, producerii de motoare cu un consum cît mai redus, iar pe de altă parte înlocuirii carburanților „clasiци” cu orice substanțe ori produse capabile să se ardă drept combustibili, de la trestia de apă și cărbune, pînă la energia nucleară și apa. Oricum, este cert că omenirea nu va renunța la automobil și va găsi mereu mijlocul cu care să-l folosească.

Automobilul a adus enorme servicii omului și deservicii, după cum spuneam. Se vede a lungul anilor, zeci de milioane de



● Astfel arată „definirea” structurii automobilului grație ordinatului. Obiectivul: rigiditate maximă la o greutate minimă.

vieți de pe mapamond, schilodind alte mult mai multe milioane de oameni și provocînd pagube de proporții greu imaginabile. La drept vorbind, nu autovehiculul în sine a generat — și generează — acest cortegiu de pierderi și suferințe, ci omul. Mai precis neînțelegerea — uneori neadmiterea — de către unii a limitelor lor în a stăpîni mașina, nesupunerea la rigorile inerente normelor de circulație și celor ce țin de protejarea reciprocă între cei ce și intersectează, la un moment dat, traseele... și destinele în deplasarea pe același drum.

La capitolul deserviciilor aduse de automobil să consemnăm și rolul nefast al acestuia în poluarea mediului ambiant. În ultimul timp, se acordă tot mai multă atenție așa-zisului „fenomen de seră”, ca urmare a sporirii cantității de bioxid de carbon din atmosferă și a golurilor create în statul protector de ozon. Ei bine, după cum aflăm din presă, unii specialiști străini consideră că transformările actuale, de acest gen, ale climei se datorează și celor peste trei sute de milioane mașini aflate în circulație pe glob care emit o cantitate enormă de bioxid de carbon.

Cu toate necazurile, neajunsurile și isprăvile de care este capabil, automobilul va fi îndrăgit statornic și de-acum încolo. Numărul populației, arătînd gradul de motorizare al unei țări, este un indicator sintetic important în aprecierea nivelului de dezvoltare și de trai al oamenilor. Este un aspect important, dar care nu spune totul despre automobil. Pentru că automobilul este capabil să facă să vibrez coardele sentimentale. El a încetat de mult să fie doar un obiect oarecare în inventarul casei precum frigiderul sau mașina de spălat; automobilul a dobîndit, pe merit și îndubit, dreptul de a fi membru al familiei, slujind cu credință și devotament pe om, făuritorul beneficiarilor serviciilor aduse de răsfașatul produs al civilizației contemporane.

Gheorghe E

DRESDA

TURISM

ORAȘUL MUZEELOR

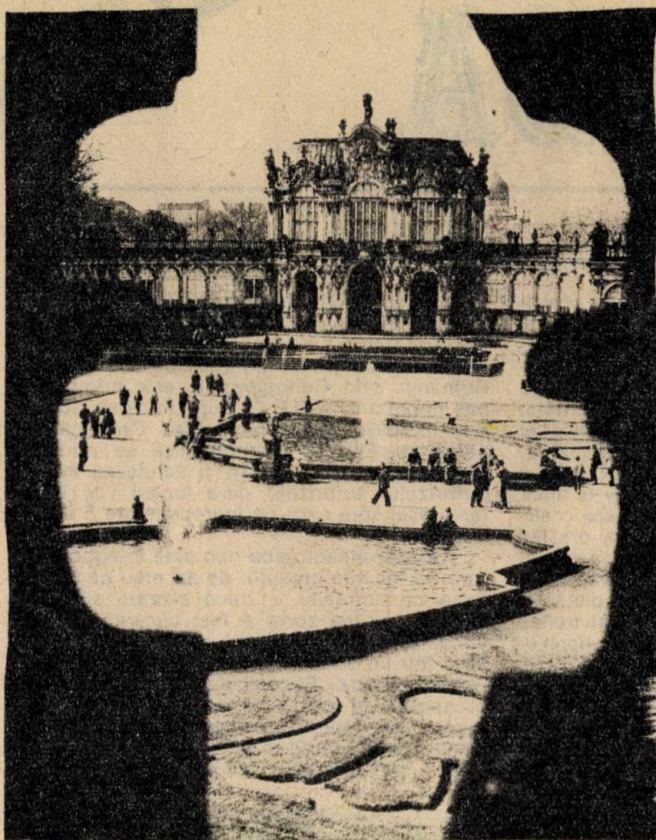
Inversind sintagma i-am putea spune și muzeul-oraș. N-am greși deloc, pentru că armonia stilurilor sale arhitecturale însumează secole de lucrare în infățișări de excepție. Pentru turistul automobilist, deci pentru cel care se deplasează ușor, Dresda este un veritabil tezaur. Evident poate fi așa numai dacă el combină calitatea de șofer cu cea de pieton. Mașina îi facilitează turistului parcurgerea ușoară a distanțelor de la un obiectiv la altul. Și este necesară pentru că Dresda are o suprafață de 225,8 kmp, fiind unul din orașele cele mai extinse ale Europei. E drept, extensia o dă și vegetația lui interioară — parcurile, spațiile verzi —, dar distanțele rămân distanțe.

Cine sosește la Dresda, în acest al treilea oraș al R.D. Germane ca densitate de populație (după Berlin și Leipzig) având aproape 600.000 de locuitori, poposește într-o natură frumoasă și generoasă, cu forme de relief bine marcate, deși cel mai jos punct al orașului are 103 m. deasupra nivelului mării și cel mai înalt doar 315 metri. Dresda este situată într-o lărgitură

a văii Elbei, străjuită de culmi ce se întind de-a lungul fluviului pe vreo 40 de kilometri între Pirna și Meissen. Orașul este așezat în sud-estul țării și pentru automobilistul care vine din România, prin Cehoslovacia, este primul popas important în R.D.G. după trecerea frontierei muntoase la Bad Schandau. Fermecătorul peisaj al Elveției Saxone (așa se numește această zonă muntoasă) își derulează în fața parbrizului surprizele de-a lungul văii Elbei. Iar orașul spre care ne îndreptăm are o istorie bogată.

...Urmele arheologice duc pînă în epoca pietrei. Pe locurile orașului de azi erau păduri întinse ce ocroteau o mică așezare slavă. În veacul al X-lea zona a fost cucerită de germani, iar numele orașului e pomenit prima oară într-un document din 1206. Drezdany devenise Dresda. Secole de-a rîndul orașul a prosperat, ca loc de tîrg și rîscruce de drumuri, meșteșugarii și negustorii fiind mai numeroși decît țărani și pescarii. Sediul princiar, orașul s-a îmbogățit începînd din secolul al





XVIII-lea cu edificii somptuoase, cu palate, monumente și biserici. Războaiele din epoca feudală au adus orașului pagube, dar în perioadele de liniște a înflorit mereu sporindu-și locuitorii, casele, alura de cetate impunătoare. Epoca barocului este cea care a dăruit orașului edificii și monumentele cele mai de preț făcând din Dresda o urbe de renume mondial. Supranumele ei, „Florența de pe Elba”, spune destul în această privință. Importante figuri ale clasicismului german (Goethe, Humboldt, Arndt, Schiller ș.a.) vizitau adesea Dresda. Schiller și-a încheiat aici al său **Don Carlos**. Dezvoltarea industrială a dat orașului un și mai mare avânt, transformându-l într-un mare centru economic și universitar, de învățământ politehnic mai ales. Cu toate acestea Dresda și-a păstrat marea vocație pentru cultură și artă, amplificându-și mereu această aureolă.

Către sfârșitul celui de-al doilea război mondial orașul a căzut pradă bombardamentelor aliate, care l-au făcut, cum se zice, una cu pământul. Și expresia trebuie luată **ad literam**. În noaptea de 13 spre 14 februarie 1945 un număr de 1300 de avioane și-au lansat încărcăturile de bombe peste oraș, în trei valuri succesive. Al patrulea val a venit pe 15 februarie.

În acele zile Dresda a trăit cea mai mare catastrofă din întreaga sa istorie: 35.000 de morți, 18 milioane de metri cubi de ruine întinse pe 15 kilometri pătrați! N-a scăpat aproape nici o clădire.

Dar în anii de după război Dresda a înviat din propria-i cenușă, ca pasărea Phoenix, prin munca și dăruirea locuitorilor, prin socialismul instaurat în țară. Orașul a redevenit înfloritorul centru cultural și artistic, o metropolă cu numeroase industrii și institute științifice.

Tot ce era valoare arhitecturală a fost refăcut cu minuție și frumosului oraș renăscut i s-au adăugat părți noi, moderne, care atestă vîrsta lui socialistă.

Regăsiți aceeași faimoasă Dresdă, de parcă nici n-ar fi fost atinsă. O singură mărturie a rămas, păstrată pentru totdeauna, catedrala din centru — o ruină afumată, un memento pentru viitorime. Imaginați-vă întreaga Dresdă ca pe această ruină și veți înțelege ușor toată opera de refacere.

Zwinger-ul, cu faima sa mondială, trebuie văzut mai întâi. Edificiul, luxuriant ornat, cu înșiruirea lui de statui pe cornișele acoperișului, este o operă arhitecturală rarisimă. N-a fost reședintă princiară așa cum s-ar crede, ci galerie de artă, loc de concerte și recreere încă de la început. Galeria de pictură, mare și impresionantă, colecția de porțelanuri, cea de sculpturi, de stampe (fiind, cu cele 500.000 de desene una din cele mai importante din lume) și orfeverie compun un univers plin de strălucire. Un univers pe care, trecînd de la o colec-

ție la alta, îl întrerupe admirabil somptuoasa arhitectură a clădirii. În afară de acest „muzeu al muzeelor” sînt demne de cercetat colecțiile Muzeului transporturilor, Muzeul de artă populară și Muzeul armatei. Lista muzeelor nu sîrșește însă aici. Mai există un muzeu de zoologie, unul de geografie și mineralogie, unul de preistorie și unul etnologic. Cel mai nou (deci cu dotări foarte moderne) este Muzeul de igienă. Pentru amatorii de curiozități există și cîteva colecții ieșite din comun: una de scaune de-a lungul timpului, alta de mostre de lemn, o enormă fototecă și o colecție de cărți liliputane.

Dar încîntarea vizitatorului nu o fac doar muzeele. Iar pentru cei cărora nu le place, n-au timp sau nu gustă spațiile închise, Dresda le stă la îndemînă cu propria ei înfățișare exterioară, în bună parte muzeală și ea. Călătorul poate admira un oraș constituit în timp, citindu-i vîrstele în stiluri, un oraș care n-a pierdut nimic din frumusețile durate de generații. Vizitați, de pildă, Semperoper (Opera arhitectului Semper) nu de mult restaurată și vă veți convinge de migala cu care trecutul e redat în toată deplinătatea lui, acolo unde el a însemnat ceva. Urcați pe dealurile cu vii (limita nordică la care vița-de-vie crește în Europa) și vă veți încînta ochii cu panorama unui oraș superb ale cărui turle și edificii sînt parcă repere în timp. Aceeași imagine o puteți avea și din alt unghi, urcînd pe înălțimea de pe malul Elbei, la terasa unui restaurant, unde vă duce un tramvai cu cremalieră, ce suie pieptiș. Pitorescul unor vechi uli-

cioare, al caselor cu grădini este seducător, și de acolo se-ntinde sub ochi întregul oraș.

Împrejurimile sînt la fel de încîntătoare. Meissen se află la mică distanță și merită să fie văzut, mai ales pentru alura sa de burg medieval excepțional păstrat, pentru castelul de acolo și pentru celebra colecție de porțelanuri aici născute și care au răspîndit în lume numele localității.

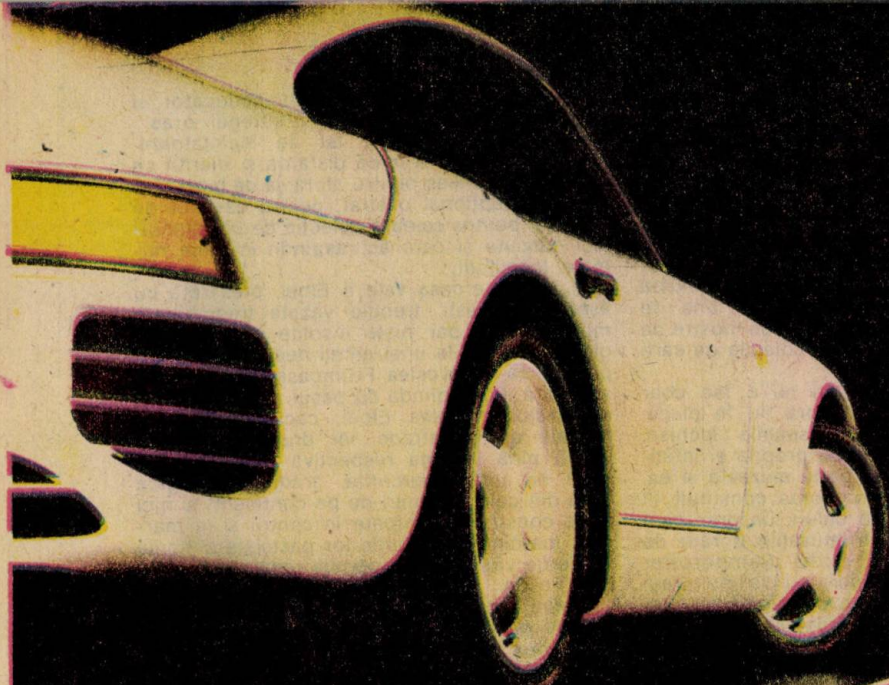
Și pe generoasa vale a Elbei, presărată cu așezări pitorești, trebuie văzute fragmentele muntoase ce par niște insolite ruine geologice, ca turnurile unei cetăți necunoscute, împietrite ca-n povestea Frumoasei din pădurea adormită. Poți colinda cu pasul acele creneluri ce străjuiesc valea Elbei, căci golurile sînt apărute de balustrade, iar drum de mașină există pînă la cota respectivă.

Să nu uităm parcurile, grădina zoologică (una din cele mai mari de pe continent) și nici noile construcții, grupate în centru și la margini, marcînd cu culorile lor pastelate și liniile moderne vîrsta care a permis renașterea întregii Dresde.

Fintini arteziene, bazinete, oglinzi de apă, masive de arbori, peluze cu flori îmbracă în vioiciunea lor pură acest oraș-muzeu, viu și trepidant însă. Inșerări și apusuri scriu cu aur și rubin lumini pe detaliile de arhitectură, lăsînd ici-colo privirilor colțuri de oraș ca într-un tablou clasic. Neîndoielnic, „Florența de pe Elba” își merită cu prisosință supranumele.

Dorin IANCU





PORSCHE

959

AUTOMOBIL AL SECOLULUI XXI

Iată mașina după care credem că toată lumea va întoarce capul dacă... va mai avea timp! Din delicate mașinării pe roți, automobilele au devenit adevărați monștri, cu puteri de sute de cai putere și viteze de sute de kilometri pe oră, cu demaraje care te „lipesc” de scaun (Anexă). Se poate presupune că automobilistul secolului 21 va arăta ca un cosmonaut, fixat în centuri și cu cască pe cap! (dar poate nu astfel de monstru va fi automobilul ideal al secolului XXI).

În aceste condiții, autostrăzile supraetajate vor fi dotate cu cele mai sofisticate sisteme de dirijare centralizată și control ale circulației rutiere. Sateliți de ultimă oră vor dirija traficul, optimizând — pentru cei care au un mic display în bord — parcursul de pe traiectoria dorită.

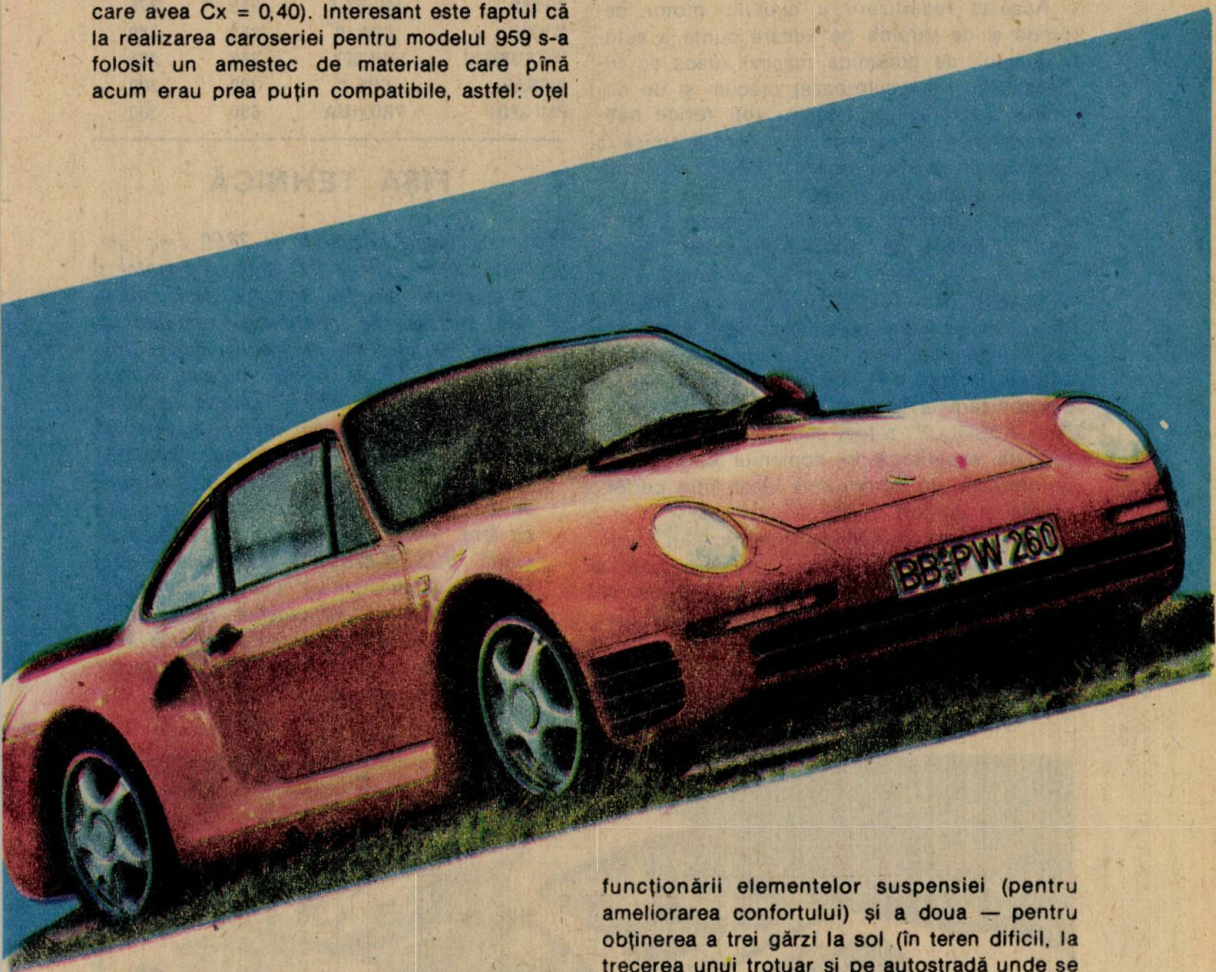
Altfel, bolizii pe roți la viteze de 200—300 km/h vor prezenta un pericol permanent atât pentru miniautomobilele care rulează mult mai încet (80—100 km/h) cât și pentru ocupanții habitaculului, chiar dacă... vor fi legați în centuri „automate” și poate chiar cu... căști de cascadori!

Automobilul Porsche 959 este un autovehicul rutier cu performanțe de excepție. A fost studiat o perioadă de trei ani în Centrul de cercetări „Weissach” al firmei Porsche, având ca șef de proiect pe prof. H. Bott, iar ca responsabil-vehicul pe Manfred Bantle. După trei ani de cercetări și încercări, a ieșit un vehicul cu tracțiune integrală („vitrină tehnologică”), su-

blim prin noutățile aduse. De fapt, la această firmă a existat tradiție în „tracțiunea integrală”, deoarece în 1949 prof. Ferdinand Porsche a mai construit un automobil 4x4, denumit CISITALIA.

Caroseria, cu forme pure, „în stilul Porsche” și în același timp agresive, a fost studiată aerodinamic, ajungând la un bun coeficient aerodinamic ($C_x = 0,31$, față de „Porsche 911” care avea $C_x = 0,40$). Interesant este faptul că la realizarea caroseriei pentru modelul 959 s-a folosit un amestec de materiale care pînă acum erau prea puțin compatibile, astfel: oțel

uile, fost pilot de curse, ai certitudinea că n-ai mai văzut vreodată o astfel de mașinărie. Informațiile inedite și reglajele noi, originale, fac din acest automobil, mașina cea mai sofisticată care s-a construit vreodată. Mai întâi, lângă maneta schimbătorului de viteze se găsesc alte două manete care permit: prima — variația, la dorință, și în timpul mersului a



galvanizat pentru „celula centrală” și habitaculul mașinii, ușile și capota față din aliaj de aluminiu, parașoc (buclier) frontal din material plastic (poliuretan) care acceptă deformări, iar restul de piese componente din fibre de sticlă ranforsate cu rășini și kevlar (un nou material rezultat al unor cercetări recente).

Odată urcat la volanul acestui „automobil-ghiulea”, după cum spunea J.P. Jabo-

funcționării elementelor suspensiei (pentru ameliorarea confortului) și a doua — pentru obținerea a trei gărzi la sol (în teren dificil, la trecerea unui trotuar și pe autostradă unde se poate depăși cu ușurință 200 km/oră).

Trebuie precizat că din motive de securitate, centrala electronică de control, anulează — de la o anumită viteză — toate interpretările eronate și acționează din proprie inițiativă, asupra suspensiei și gărzii la sol, optimizându-le.

Domeniul mare de viteză pe care îl poate atinge autoturismul impune controlul permanent al stării pneurilor (presiunea) și al jantelor, turnate din aliaj de magneziu (consecințe ale eventualelor șocuri primite în timpul rula-rii), automobilul fiind echipat cu pneuri „DUN-LOP” tip DENLOC D40.

Lîngă volanul autoturismului care dispune de o transmisie integrală cum nu s-a mai construit pînă în prezent, conducătorul automobilului dispune de o pîrghie cu ajutorul căreia variază cuplul motor pe punți în funcție de starea drumului, avînd la dispoziție 4 programe controlate tot electronic (zăpadă mare și noroi; gheață și zăpadă; cale de rulare umedă; cale de rulare uscată).

Această repartizare a cuplului motor depinde și de sarcina pe fiecare punte a automobilului, de dinamica mașinii (dacă se frînează sau se accelerează) precum și de numărul de rotații al fiecărei roți (orice patinare a unei roți este detectată și transmisă la centrala electronică pentru a modifica în consecință cuplul transmis).

Acest automobil care a fost botezat în fel și chip, („obiect de toată frumusețea“, fuzee „Ariana“, drugster, monstru, creație „à la WAGNER“ sau „NIETZSCHE“ ș.a.m.d.) dispune de un motor foarte performant, de o frînare excepțională, care cere — odată suit la volan — calități de excepție: concentrare — reacție — sincronizare a mișcărilor. Acest AUTOMOBIL-„ABSOLUT“ a fost conceput după o îndelungată experiență în domeniul curselor de automobile, un compromis ideal între performanță și confort.

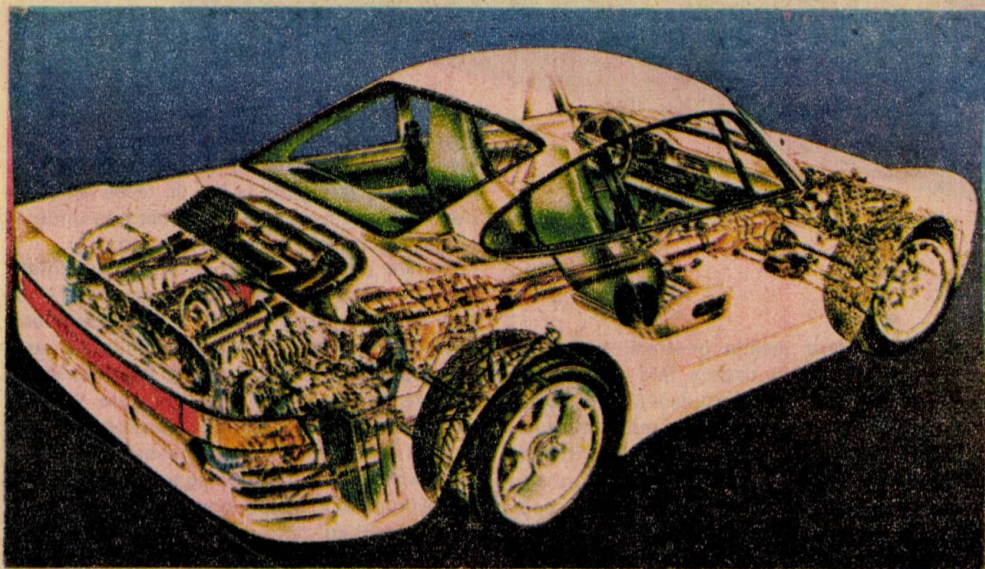
După cum spunea și creatorul lui, prof. Bott, în afara avansului tehnologic pe care i-a adus Porsche 959 este într-un anumit fel „cadoul publicitar cel mai costisitor făcut vreodată de Porsche clienților săi“.

ing. Traian CANTA

FIRMA	Tip autoturism	Putere motor, CP	Viteză maximă, km/oră
PORSCHE	959	450	350
MAZDA	MX-03	320	300
SUBARU	F-9X	360	300
FORD	PROBE V	185	250
AUSTIN-ROVER	MG EX-E	215	275
ISUZU	COA III	250	280
MITSUBISHI	MP-90X	280	265
NISSAN	CUE-X	300	300
PEUGEOT	PROXIMA	600	300

FIȘA TEHNICĂ

Motor: 6 cilindri orizontali de 2850 cmc (alezaj x cursă — 95 x 67 mm); bloc motor și chiulase din aliaj de aluminiu; biele din titan; cartere: de distribuție, ventilator și pompă de ulei din magneziu; Putere maximă: 450 CP la 6500 rot/min; Putere specifică 159,9 CP/l; Turație maximă: 7200 rot/min; Cuplul motor maxim: 51 kgfm la 5500 rot/min; Raport greutate/putere: 3,22 kg/CP; Distribuția: 4 supape pe cilindru și 4 arbori cu came, antrenati cu lanț. Alimentare: injecție electronică digitală BOSCH-MOTRONIC; benzină fără plumb. Supraalimentare: două turbocompresoare tip „KKK“ permanente, răcite cu lichid. Aprindere: electronică BOSCH-MOTRONIC, în legătură directă cu injecția. Ungere: prin carter uscat, 12 pompe (!) și





MARI CAMPIONI
AI VOLANULUI

Massimo Biasion

Intrat în 1986 ca pilot oficial în cunoscuta echipă Lancia-Martini, Massimo Biasion („Miki” pentru amici) a „explodat” imediat pe firmamentul marilor competiții rutiere, câștigând Raliul Argentinei. Pe atunci colegii săi de echipă erau Markku Alen și regretatul Henri Toivonen, iar el, Biasion, a realizat acea performanță la volanul unei Lancia Delta S4 de grupa B.

De când nu mai invinsese un pilot italian într-o etapă a campionatului mondial de ralii? De vreo nouă ani (Fulvio Bacchelli, 1977, Raliul Noli Zeelande), ceea ce „tifosilor”

din peninsulă li se părușe o veșnicie. Acum, însă, iată, marea așteptare se încheiase, ceea ce declanșă în lumea automobilistică italiană o imensă bucurie, încheiată cu sărbătorirea învingătorului. Micuțul Miki Biasion („micuț” pentru că e mic de statură) avea pe atunci 28 de ani neîmpliniți și cronicarii sportivi nu ezitară să-l declare urmașul lui „Drago”, adică al celebrului pilot de ralii de pe vremuri, Sandro Munari.

Propulsat atît de sus în ochii amatorilor de curse, Biasion se străduia să nu înșele așteptările, drept pentru care, în 1987, își mai trecu în cont încă trei victorii în etapele competiției supreme: Monte-Carlo, din nou Argentina și Raliul San Remo. În decembrie, același an, el se văzu în postura de vicecampion mondial, cu numai șase puncte în urma noului său coleg de echipă, finlandezul Juha Kankkunen, câștigătorul titlului.

Ca și Toivonen, ca și Ayrton Senna, ca și Keke Rosberg, Massimo Biasion a pătruns în arena sportului cu motor, la vîrsta de 12 ani, pe ușa kartingului. De la kart a trecut la motocros, sport în care a activat vreo patru ani și pe care l-a părăsit în urma unui accident. S-a reîntors la competițiile automobilistice cu mașina mamei sale, participînd la cîteva ralii regionale. Reîntoarcerea n-a fost prea reușită: pe un traseu de lingă Padova, Miki și-a „demolat” automobilul. A trebuit să mai aștepte puțin și, în 1978, a intrat în posesia unei veritabile mașini de ralii, în vogă la vremea aceea, un Opel Kadett GT/E pregătit de vestitul „vrăjitor” din Torino, Virgile Conrero.

Însoțit de Tiziano Siviero, prietenul său din copilărie, pe care îl făcu navigator, Biasion acoperi un sezon complet de ralii (1979) și deveni campion al Italiei la grupa N. În anul următor își adjudecă un nou titlu național, la grupa 2, cu un Opel Ascona 400 în compania aceluiasi Siviero de care a rămas nedespărțit pînă în ziua de azi. Au urmat alte întreceri, alte mașini și, în 1982, accesul la un post de pilot oficial în formația Opel-Italia dirijată de însuși Virgile Conrero. La sfîrșitul sezonului deveni campion de grupa 4 al țării sale și al șaselea pilot de ralii în ierarhia campionatului european.

Amator de viteză, Miki nu-și satisface această plăcere numai pe traseele curselor automobilistice, ci și pe pîrțile de schi, unde și-a trecut chiar examenul de monitor. Iar acest lucru l-a fost și îl este, după propria lui declarație, de mare ajutor, pentru că arta derapajelor face parte integrantă din bagajul de deprinderi atît al schiorului, cît și al ralistului de performanță.

Stilul, siguranța, combativitatea l-au impus pe Miki Biasion în ochii specialiștilor și astfel, înainte de a intra în echipa Lancia, el a fost invitat să semneze un contract cu formația Jolly Club. Sub culorile acestei formații, care este o „sucursală” a Lanceli, Biasion deveni, la vîrsta de 25 de ani, cu o mașină Lancia 037

capacitate: 18 l de ulei. Răcire: un radiator de apă, 2 radiatoare de ulei și două schimbătoare aer/aer pentru supraalimentare.

Transmisia: integrală, permanentă, cu control electronic al repartizării puterii (5-50% pe față și 50-95% pe spate). Cutia de viteze: cu 6 trepte, sincronizate, răcită cu radiator de ulei. Viteza maximă pe trepte, în km/oră: 60 (I), 103 (II), 150 (III), 205 (IV), 260 (V) și 310-350 (VI). Diferențiale: unul față, total liber; unul central și unul spate, comandat printr-un ambreiaj multidisc.

Caroseria: cupeu cu două uși, după tipul Porsche 911, ameliorată; structură monocoacă, autoportantă din oțel galvanizat la cald, uși și capotă din aliaj de aluminiu, buclier frontal din poliuretan deformabil, restul de componente fiind din fibră de sticlă ranforsată cu kevlar.

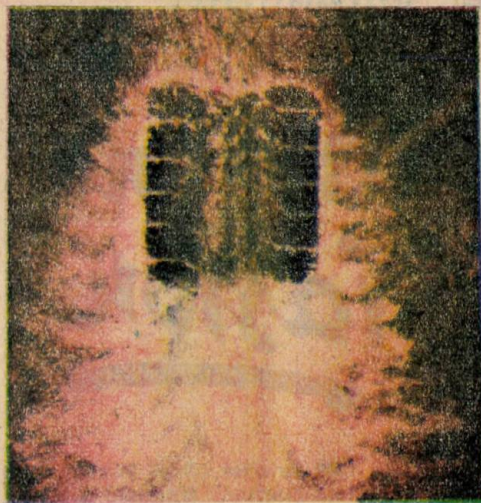
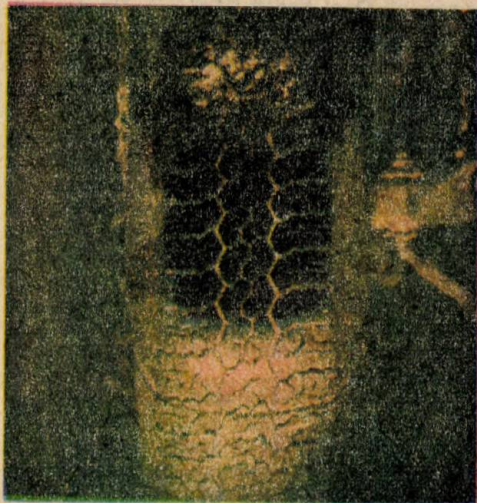
Suspensia față: triunghi inferior turnat din aliaj ușor, braț superior și un arc helicoi-

dal cu două amortizoare, BILSTEIN, „variabile”. O bară anti-ruliu completează întregul ansamblu montat pe rotule clasice. Suspensia spate: triunghi inferior tubular cu brațe perpendiculare (de reglaj) și un triunghi superior. Garda la sol poate avea trei poziții: 120-150-180 mm.

Dirrecția: cu cremalieră, asistată servo; diametrul de bracare: 11,1 m; Frâne: 4 discuri ventilate; 4 etriere BREMBO, din aliaj ușor cu 4 pistonase. Sistem electronic special ABS, de antiblocare PORSCHE-WEBCO. Pneuri: Denloc D 40 (Dunlop) de 235/40 VR 17 față și 255/40 VR 17 pe spate. Jante din aliaj de magneziu, cu 2 captori pe bază de presiune.

Dimensiuni (m) și greutate (kg): Lungime = 4,26; ampatament: 2,272; lățime = 1,84; Ecartament față/spate 1,504/1,550; înălțime- 1,28; greutate: 1450. Performanțe: 0-100 km/oră în 4",3; 0-200 km/oră în 14",8; viteza maximă: 310-350 km/oră; Preț 1.780.000 FF.

ACVAPLANING



Iată geneza acvaplaningului! Fenomenul se manifestă pe timp de ploaie torențială sau pe șoselele cu zăpadă abundentă care se topește. Fotografii respective sînt luate în două momente diferite: prima, cînd sculpturile pneului reușesc, încă, să evacueze apa peste care rulează; a doua, cînd volumul de apă devine superior celui pe care desenul pneului este susceptibil să absoarbă pelicula de apă pentru a o evacua înlături sau spre spate. În acel moment se formează un veritabil val înaintea pneului. Acvaplaningul apare în clipa cînd roata încetează de a mai fi în contact cu solul și autovehiculul este în pericol să nu poată fi controlat de către pilot. Practic, acesta din urmă este complet lipsit de ajutorul volanului pînă cînd pneul reia contactul cu solul. Fotografii au fost luate de aparate speciale, plasate în nișe, practicate în adîncul unei șosele, dotate cu ferestre.

Rally, campion al țării sale și cel mai tânăr campion de ralluri al Europei.

Sezoanele competiționale 1984 și 1985 aveau să-i confirme din nou valoarea: Miki se evidenție în Turul Corsicei (locul 2), în Raliul San Remo (locul 3), în Raliul Portugaliei (locul 2). În Portugalia pilotase atît de bine mașina, încît stîrnise admirația lui Walter Röhrl și Timo Salonen. Promovat apoi în formația oficială Lancia-Martini, primi un automobil Lancia Delta S4 cu care invinse în Argentina.

ale campionatului mondial și s-a clasat pe locurile 2 și 3 în Raliul Olympus și, respectiv, Turul Corsicei. Am spus că „1987 era să fie anul lui Biaslon”, deoarece talentatul pilot italian a pierdut titlul mondial „la mustață” în favoarea lui Juha Kankkunen.

A urmat anul consacrării definitive: 1988. Massimo Biaslon și mașina Lancia Delta Integrale cîștigară cursă după cursă, adjudecîndu-și aproape fără probleme cele două titluri mondiale, în întrecerea piloților și în aceea a



Continuă să se afirme și în alte întreceri, obligînd specialiștii și observatorii să-l declare „revelația” anului 1986, un an în care își încheie activitatea pe locul 5 în clasamentul campionatului mondial. Tiziano Siviero spuse reporterilor la sfîrșitul aceluia an: „Miki este un pilot complet, un excelent alergător și pe asfalt și pe macadam. El a distrus intrucîtva legenda invincibilității piloților din țările nordice, ridicîndu-se la nivelul acestora pe traseele lor de predilecție, adică pe traseele de plată sau de pămînt”.

Anul 1987 era să fie anul lui Biaslon: acomodat perfect cu noua mașină Lancia Delta HF 4 WD de grupa A, el a invins în trei etape

mărcilor. În pragul toamnei, cînd titlul mondial i se conturase, un reporter l-a întrebat pe Biaslon ce sentimente îl încearcă. Iar el a declarat: „Sînt un om fericit, care și-a văzut împlinite visurile din copilărie. La vîrsta de 30 de ani, am șase sezoane de ralluri în urma mea și nu mă simt obosit. Fac parte acum dintr-o foarte bună echipă, sub culorile căreia alerg și din pură plăcere și din satisfacție profesională. Ador rallurile și ambianța lor. După fiecare întrecere, cea mai mare bucurie pe care o încerc este aceea de a sta cîteva zile acasă, în Italia, la Bassano del Grappa, împreună cu soția mea Chantal, pasionată de schi și alergătoare de ralluri ca și mine.” (D.L.)

FRÎNE
NEÎNTREȚINUTE -

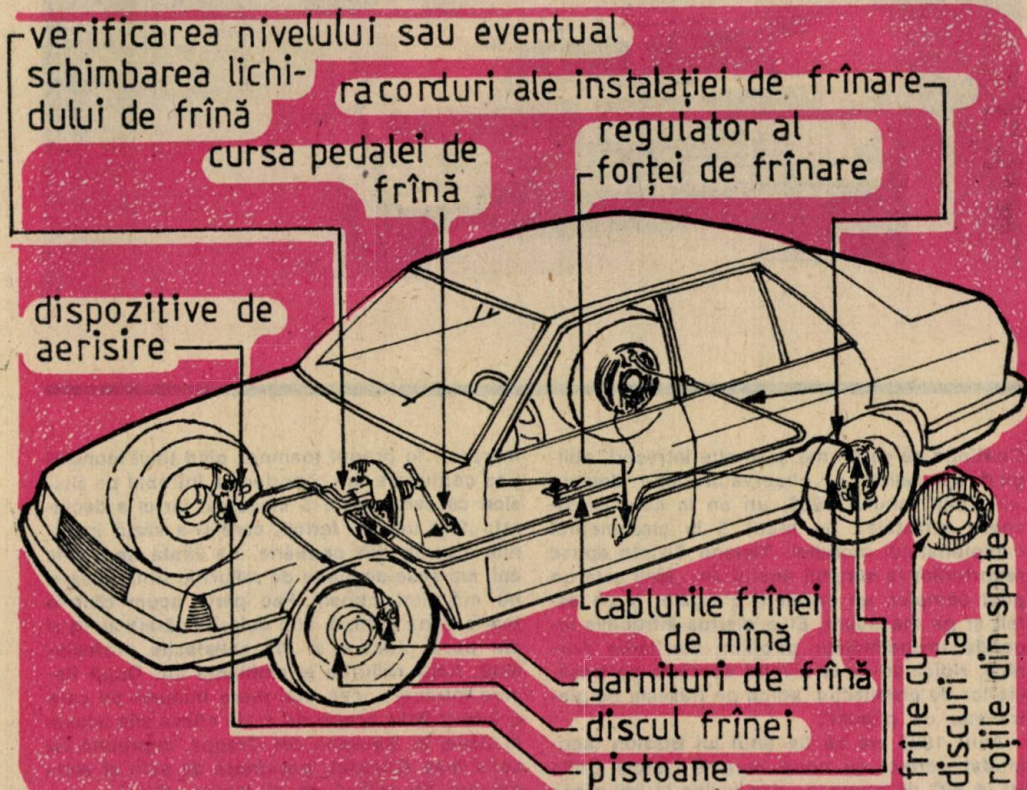
Pericol!

Un studiu al asociației vest-germane a controlului vehiculelor automobile privind defectele tehnice ale vehiculelor cu motor a demonstrat că întreținerea insuficientă sau necorectă a sistemului de frinare stă la originea unui număr important de accidente rutiere. Într-un singur an, remarcă studiul, 327.665 ac-

cidente, comportînd și victime omenești, și alte 1.511.847 accidente cu daune materiale, s-au produs pe șoselele Germaniei Federale. Dintre aceste vehicule, asociația citată a verificat 6700, 14% avînd defecte grave sau mai puțin grave la sistemul de frinare.

Examinarea minuțioasă a fiecărui caz a dus la concluzia că mai mult de jumătate din defectele descoperite pot fi imputate neglijenței automobilistilor care nu întrețin suficient frînele, iar în 8,6% din cazuri reparării incorecte făcute, în majoritatea cazurilor, de către automobilisții înșiși. Accidentele survenite ca urmare a acestor cauze puteau fi evitate dacă automobilisții acordau o atenție deosebită acestui agregat care stă pe primul plan al securității rutiere.

În acest context, studiul relevă că sistemul de frinare se compune îndeosebi din plese de uzură supuse la mari solicitări, datorită faptului că acțiunea de frinare transmite forțe enorme. Această putere ridicată a sistemului de frinare nu poate fi menținută pe distanță lungă decît dacă întreținerea și reparațiile necesare sînt efectuate la timp și de către specialiști. Unul dintre marii fabricanți de discuri de frînă dă cîteva sfaturi, pe care studiul res-



pectiv le socotește literă de lege a securității rutiere.

- Controlați periodic funcționarea tuturor pistoanelor și a celorlalte piese mobile ale cilindrului de frână din etrieri.

- Examinați unghiul de coroziune al discurilor de frână, reziduurile garniturii și striațiile. Grosimea discului nu are voie să se micșoreze mai mult de 1 mm față de cotă.

- Controlați și întrețineți cu mare grijă frinele cu discuri de la puntea spate, care sînt cele mai active atunci cînd condițiile meteorologice sînt proaste (forțe de frinare reduse). Puterea de frinare este în general repartizată 70% pe puntea față și doar 30% pe cea spate. Funcționarea frinelor cu disc ale osiei spate poate fi afectată negativ de influențele iernii.

- Controlați garniturile de frână pentru a verifica soliditatea materialelor de fricțiune și a lianților. Dacă este cazul, schimbați garniturile. Garniturile care nu mai conțin amiant sînt cele mai recomandate, pentru că menajează mediul înconjurător de poluare.

- Controlați funcționarea supapelor de aerisire și, în caz de nevoie, schimbați-le odată cu lichidul de frână.

- Controlați furtunurile și conductele de frână dacă nu sînt corodate.

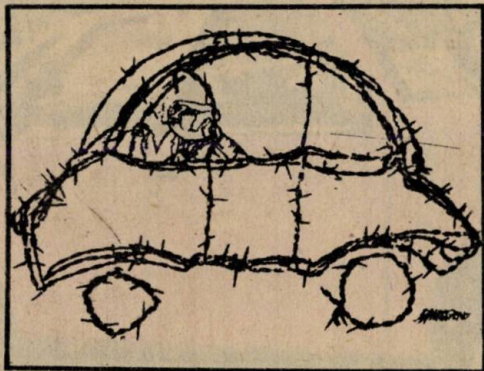
- Verificați nivelul lichidului de frână, etanșitatea și starea capacelor protectoare.

- Controlați funcționarea regulatorului de forță de frinare (care trebuie pus la punct numai după prescripțiile fabricantului) și, dacă este cazul, eliminați începuturile de coroziune asupra elementelor de comandă ale regulatorilor.

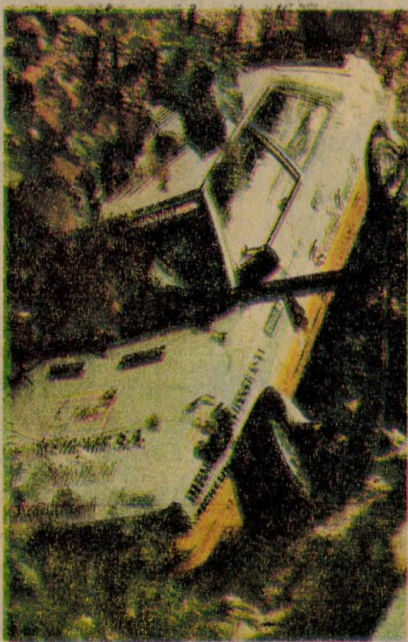
- Verificați cursa pedalei de frână.

- Controlați etanșitatea cilindrului principal în tandem și a clapetelor antiretur a servofrinelor.

- Schimbați, periodic, lichidul de frână, în principiu după un an, deoarece după această perioadă el absoarbe apă, nemaioferind securitatea frînării la temperaturi înalte (formarea de bule de vapori).



MOZAIC

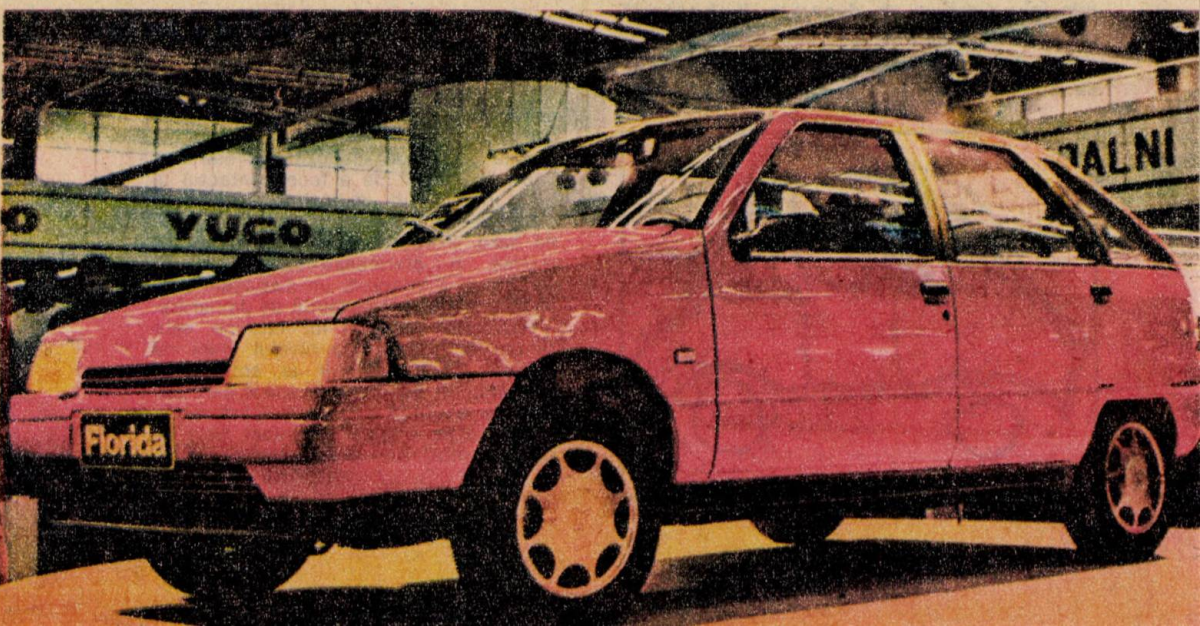


● „Intrare” sau „ieșire” în decor?! O situație mai puțin plăcută pentru pilotul respectiv...

FIRUL CARE... FILEAZĂ

Antifurturile — domeniu în aria căruia inventurilor le este deschis un drum fructuos. Un parizian, mare specialist în „inovații tehnice aplicate”, a pus la punct un dispozitiv în stare să împiedice hoțul de a face contactul la autoturism prin mijlocirea unor fire electrice legate în prealabil la tabloul de bord. Pornind de la constatarea că alarma... nu alarmează multă lume, inventatorul a imaginat un dispozitiv care să facă inoperant sistemul de demarare.

Rezultatul gândirii lui tehnice este simplu și probant: la nivelul cheii de contact, firul obișnuit al antifurtului este înlocuit printr-un fir spiral care suportă o anumită extindere. Cînd intrusul întoarce cheia în contact firul se rupe și motorul nu pornește.



SAAB — 9000

Noua limuzină este dotată cu motorul SAAB turboalimentat și dotat cu patru supape pe cilindru, cu sistem de răcire a aerului aspirat (intercooler) și sistem electronic de supraveghere a presiunii de alimentare. Puterea furnizată este de 175 C.P. (160 C.P. în cazul echipării cu catalizator). Cuplul maxim 27,3 kgfm la 3000 rot/min sau 25,5 kgfm la 3300 rot/min (în varianta cu catalizator). Cutia de viteze poate fi, după opțiune, mecanică sau automată. Viteza maximă, între 210 și 228 km/h. Accelerația de la 0 la 100 km/h în 8,3 secunde, sau 8,9 secunde în varianta cu catalizator.

SUZUKI RS-3

Autoturism de sport cu motorul amplasat central în fața punții spate. Lungimea 3780 mm și lățimea 1680 mm îl plasează în clasa „compactă”. Motorul cu patru cilindri în linie de 1300 cmc, prevăzut cu patru supape pe cilindru. Cutie de viteze cu șase trepte de mers înainte, tracțiune pe roțile din spate. Puterea maximă 99 CP la 7200 rot/min. Viteza maximă 200 km/h. Accelerația de la 0 la 100 km/h în 9,0 secunde.

YUGO FLORIDA

La salonul auto de la Belgrad, din 1988, a fost prezentat, în premieră, modelul Yugo Florida produs de binecunoscuta fabrică de autoturisme din Iugoslavia Zastava. Noul model este destinat pieței nord-americane și este disponibil în două variante de motorizare: 1372 cmc (Florida 1.4) și 1580 cmc (Florida 1.6). În viitorul apropiat, autoturismul va fi echipat și cu un motor de 1700 cmc. Cele două motoare existente furnizează puterea de 51,8 kW (70,5 CP) și respectiv 61,8 kW (84 CP). Ambele motoare ating puterea maximă la turația de 6000 rot/min. Viteza maximă pe care o realizează autoturismul Florida 1.4 este de 160 km/h, iar în varianta 1.6 este de 170 km/h.

În mod corespunzător, timpul de accelerare de la 0 la 100 km/h este de 13 și respectiv 12 secunde. Consumul de combustibil dat de constructor este următorul: la 90 km/h — 5,2 și 5,0 l/100 km, la 120 km/h — 7,1 și 6,9 l/100 km, iar în ciclu urban — 8,5 și 8,9 l/100 km.



„DON PEDRO” CONTINUĂ CURSA

De aproape 10 ani numele alergătorului Petre Cojocaru figurează pe mai toate listele de concurenți fie că este vorba de rallyuri, circuite de viteză sau curse de coastă. Cum este și firesc, nu totdeauna și-a văzut strădaniile încununare de succese, dar „Don Pedro”, cum obișnuiesc prietenii să-l spună, nu a renunțat la luptă, procedind de fiecare dată ca un adevărat sportiv.

Viața de alergător de curse nu este deloc ușoară sau lipsită de neprevăzut, care în limbaj laic se numește pericol, dar tocmai acest fapt îl pasionează pe „Don Pedro”, căci aici, mai mult ca în oricare alt sport, se împletesc indisolubil: rațiunea, ochiul, inima și spontaneitatea, cu forța cailor putere stăpinită în ultimă instanță de trei pedale și un volan. Mașina se conduce cu capul, se dirijează cu mâinile, dar se simte cu șezutul. Acest adevăr, pentru un neavizat, pare un paradox, dar orice alergător cunoaște realitatea.

Cu toate că de mic pașii i-au fost călăuziți de tatăl său spre automobil, niciodată nu a crezut că se va dedica cu toată ființa acestei pasiuni. O intimplare l-a propulsat spre cursele automobilistice. Odată descoperită vocația, nimic nu l-a mai putut opri.

Așa cum omul gospodar își face vara sanie, Petre Cojocaru își pregătește iarna mașina. Adică își face motorul, asistând cit e zădărnica de mare pe cei doi prieteni ai săi, mecanicii Cristian Hodorog și Ionel Vlăcea, căci un motor bine pus la punct trebuie să răspundă la comenzi în orice moment. Înaintea fiecărei întreceri își „face” mașina, ceea ce în limbaj profesionist înseamnă controlul ultimului șurub. Este o idee fixă? Este un capriciu? Nu, ne răspunde Petre Cojocaru, căci această grijă a mea a făcut ca de-a lungul anilor să nu prea am abandonuri tehnice. Cu zimbetul său caracteristic de copil nevinovat, Petre Cojocaru spune glumind că lui cînd e să i se întimplă ceva nu se incurcă. Odată a intrat într-un parapet, altă dată s-a dat peste cap de cîteva ori, accidente oarecum normale în viața unui alergător. Dar așa cum un sportiv știe să cadă, tot așa și un

alergător de curse trebuie să știe cum să se răstoarne. În acele secunde de maximă încordare trebuie să-ți păstrezi calmul pentru că instinctul de conservare reacționează ca un computer.

La început a alergat pe o mașină Dacia, proprietate personală. Sigur că l-a fost greu, căci altele sînt posibilitățile unui club și altele ale unui simplu alergător. Astăzi face parte din echipa „Oltcit” și de-a lungul anilor a obținut două titluri de campion republican la viteză pe circuit și viteză în coastă și trei titluri de vicecampion.

Petre Cojocaru, fire veselă prin definiție, lasă impresia că pentru el concursurile par o joacă. De fapt este o falsă impresie. Și dacă își permite unele glume înainte de concurs, odată plecat din start devine de o seriozitate impresionantă. Totul capătă alte dimensiuni. Este atent la aparatele de bord, ascultă cum merge motorul, urmărește șoseaua, intuiește cum răspunde la comenzile mașina celui din față și de foarte multe ori, într-o fracțiune de secundă, își dă seama de felul cum funcționează motorul concurentului pe care l-a depășit, își urmărește planul tactic și, dacă este cazul, îl modifică pe al său. Într-o cursă schimbă de mil de ori vitezele, dar acest lucru nu îl obosește căci, spune el rîzînd, îmi mențin condiția fizică.

La ora actuală îl are coechipier pe Eugen Pop, cu care se înțelege extraordinar. Cu un copilot relațiile trebuie să fie mai mult decît perfecte. Cea mai mică neînțelegere poate însemna, în ultimă instanță, viața.

Petre Cojocaru are 40 de ani și o familie temeinic încheată. Soția sa, medic stomatolog, îi cere să renunțe la curse, Monica, fetița lor, spune că mama, dar este foarte mîndră cînd tatăl ei se întoarce glorios. Iar el, Petre Cojocaru, dă exemple: dacă Iancovici, la 54 de ani, și Hirschvogel, la 56 de ani, nu și-au anunțat încă retragerea de ce aș face-o eu la 40, acum cînd am atîta experiență, cînd mă simt bine și am siguranța că sînt capabil de rezultate bune? Și pentru a ne demonstra că este conștient de sportul pe care-l practică, de cîte ori ne vedem conchide cu un proverb cunoscut, pe care-l modifică puțin: drumul unei curse seamănă cu tălșul unei lame: de o parte prăpastia, de cealaltă tot prăpastia. Între ele, calea vieții.

Dan BÎRLĂDEANU



IRMSCHER OPEL CARAVAN

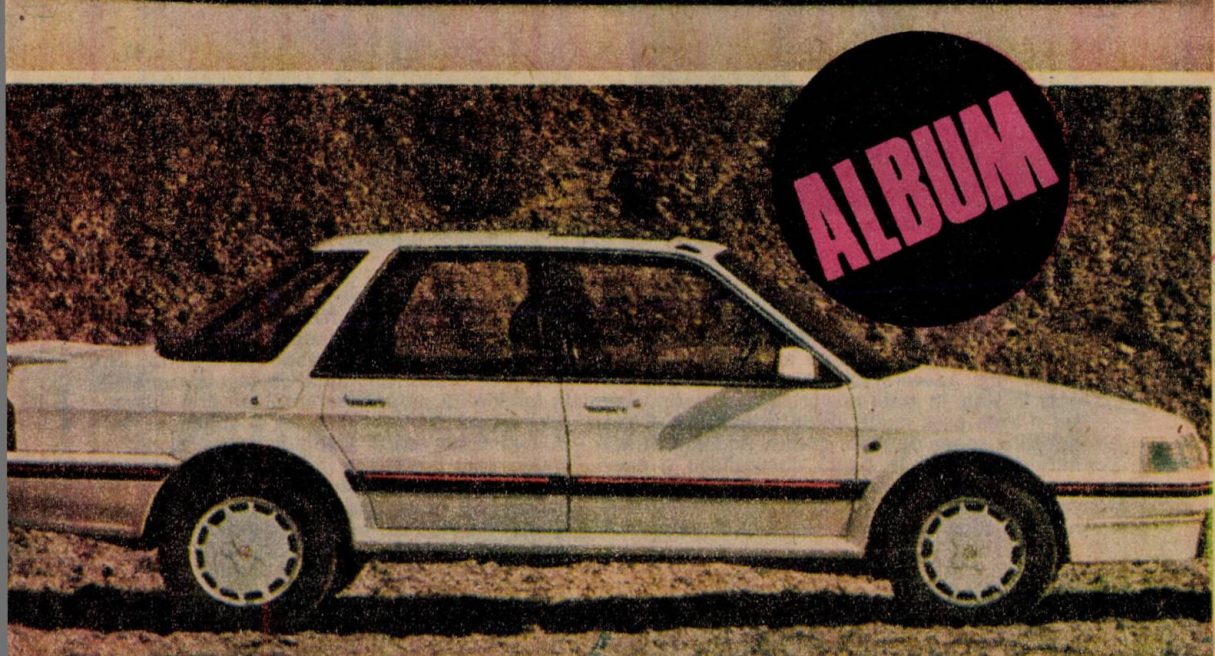
Autoturism născut prin prepararea în atelierele firmei vest-germane Irmischer a modelului Opel Omega Caravan. Motorul cu șase cilindri în linie, amplasat longitudinal în față. Tracțiunea pe roțile din spate. Capacitatea cilindrică 2969 cmc. Alezaj x cursă 95 x 69,8 mm. Puterea maximă 177 C.P. la 5000 rot/min. Cuplul maxim 26 kgfm la 3000 rot/min. Dimensiunea pneurilor 225/50 VR 16, tip Pirelli. Cutie de viteze mecanică cu cinci trepte. Viteza maximă 208 km/h. Accelerație de la 0 la 100 km/h în 7,9 secunde.

MITSUBISHI GALANT

Sub aceeași denumire se ascunde un autoturism cu totul nou destinat performanțelor înalte și dotat cu cele mai noi soluții tehnice din domeniul auto: controlul electronic al suspensiei, tracțiune integrală permanentă cu diferențial interaxial cu viscoplaj, patru supape pe cilindru comandate prin două axe cu came, arbore suplimentar de echilibrare și eliminare a vibrațiilor, direcție pe toate cele patru roți, servosistem de direcție controlat electronic și sistem de antiblocare a frinelor ABS. Motorul are patru cilindri în linie, 16 supape și o capacitate cilindrică de 1889 cmc. Alimentarea se face prin sistem de injecție controlat electronic și turbocompresor plus răcitor (intercooler) pentru aerul introdus în cilindri. Puterea maximă 203 C.P. la 6000 rot/min. Cuplul maxim 30 kgfm la 3000 rot/min. Viteza maximă 223 km/h. Accelerație de la 0 la 100 km/h în 6,9 secunde.

MG — MONTEGO TURBO

Motor cu patru cilindri în linie, amplasat transversal în față. Capacitatea cilindrică 1994 cmc. Alezaj x cursă 84,5 x 89,0 mm. Puterea maximă 150 C.P. la 5100 rot/min. Cuplul maxim 23 kgfm la 3500 rot/min. Distribuția cu un singur ax cu came deasupra chiulaselor. Raport de compresie 8,5:1. Tracțiune pe roțile din față, cutie de viteze mecanică cu 5 trepte. Pneuri 195/65 VR 14. Viteza maximă 207 km/h. Accelerație de la 0 la 100 km/h în 7,8 secunde.



TURISM

IASI

UN ORAȘ AL TIMPULUI NOU



„Printre zidurile sale — spunea Nicolae Iorga despre Iași — sălășluiesc comori de artă și istorie națională pe care nici o altă urbe a României nu le posedă cu atita îmbelșugare”. Nimic mai adevărat și mai mișcător. Dar ca oraș în sine, în afara acelor „mari amintiri”, Iașul n-avea prea multe virtuți urbanistice. Case pricăjite, roase de timp, grădini pitorești, străzi întortocheate și în pantă compuneau o așezare modestă. Marele prozator Mihail Sadoveanu (legat și el de **dulce tirgul leșilor** cum îl numea) deplîngea soarta urbei de după primul

război mondial: „Soarta acestui oraș unic, care a dat poporului atîtea valori intelectuale și artistice, a fost să cadă pradă războiului”. Mai tirziu, prin anii '50 Sadoveanu scria: „Nu știu dacă orașul scufundat va ieși la suprafață în lumina lui de odinioară; totuși, prin dragostea ce-i arătăm va rămîne tot al sufletului nostru. Va fi un Iași al timpului nou și al democrației, care îl ridică la viață din umbra morții”. Dorința marelui prozator s-a împlinit. El n-a mai apucat să vadă orașul înălțîndu-se spectaculos, mărindu-se, cuprinzînd grijuliu între vi-



guroasele-i brațe moderne prezențele trecutului de faimă voievodală și culturală. Așa s-a întâmpat însă; și un alt mare cărturar, George Calinescu, care a asistat la începuturile „reînvierii” Iașului, nota în deceniul al 7-lea: „Iașul a suferit în ultima vreme prefaceri în bine, uimitoare. Oricît m-ar atrage pitorescul, admit că acesta este drumul adevărat, indicat de imperativul progresului și că mine cele cîteva puncte cardinale istorice se vor desprinde mai bine dintr-un Iași modern, industrial și cultural, sistematizat fără rupere cu trecutul”.

„Imperativul progresului” este prezent pretutindeni. ...Cine vine azi în Iași, văzîndu-i de departe structurile urbane cantonate între șapte coline ca la Cetatea Eternă, înțelege noul în cele mai frumoase expresii arhitecturale. Acest oraș, care se numără în ierarhia centrelor industriale de primă mărime ale țării are o personalitate aparte, care derivă în primul rînd din armonioasa îmbrățișare a trecutului cu prezentul. Arhitecții au urmărit permanent această îmbinare, cu obstinție parcă, pentru sublinierea valorilor vechi și noi. N-a fost sacrificat nimic din ceea ce prezenta **Istoria**. Au fost „clasate” doar cartierele ce reprezentau **arhivă inutilă** și transformate în locuri cu bulevarde moderne flancate de edificii impunătoare, în mari cartiere de locuințe cu confort și funcționalități moderne. Căi largi de circulație leagă diversele părți de oraș pe care automobilistul le poate parcurge cu plăcere, oprindu-se acolo unde istoria sau noile înfățișări îl cheamă cu expresia lor. Mahalalele au dispărut, o singură casă, cea a marelui povestitor Ion Creangă, „Bojdeuca”, azi muzeu, a mai rămas în fosta mahala a Țicăului, acum o mare zonă rezidențială.

În plin centrul orașului imaginile sînt sugesive pentru „timpurile Iașului”. În preajma ruinelor fostei Curți Domnești se înalță Casa Dosoftei, unde a funcționat una din primele tiparnițe din Moldova. Deoparte, la marginea terasei unui deal, își desfășoară volumele impunătoare Palatul Culturii, edificiu de la începutul secolului nostru (1907), un muzeu adăpostind veritabile comori în somptuoasele-i in-

terioare. De cealaltă parte se-nalță noul palat politico-administrativ, magazinul universal „Moldova” și hotelul cu același nume care flanchează capătul unui nou bulevard. Tot în apropiere se află Casa culturii, științei și tehnicii pentru tineret (un mare complex cu hotel, sală de spectacole și manifestări științifice), precum și teatrul „Luceafărul” pentru copii și tineret, cel mai tînăr vîlstar al vechii și prestigioasei mișcări teatrale ieșene pe care doritorul o regăsește în muzeul Teatrului Național „Vasile Alecsandri”, acasă la „părintele” Chiriței și la primul ei mare interpret — Matei Millo. Pe un spațiu restrîns poți face o istorie prin stiluri arhitecturale, prin înșiruirea unor bogate monumente evocatoare așezate pe strada ce leagă Palatul Culturii de Piața Unirii. Ține de virtutea Iașului această „ogîndă în timp”.

Orașul „din basme cu conture iluzorii” cum îl vedea poetul George Topîrceanu, cu turle de biserică și cupole pierdute la răsărit și în amurg în aburii bogatei vegetații, stă azi mai falnic ca niciodată. Conturile-i precise compun cea mai frumoasă epocă pe care orașul o trăiește în lunga sa existență, de cînd, în secolul al doilea al erei noastre, geograful Claudiu Ptolemeu îl numea, într-o scriere, Petrodava. Și Iașul păstrează statuile și busturile celor care l-au făcut să fie. Îi veți recunoaște pe toți, cu emoție, de la Dosoftei și Ștefan cel Mare la Eminescu.

Ceasul din donjonul central al Palatului Culturii bate orele în sunetele **Horei Unirii**. Și melodia se înalță cu ample rezonanțe în suflute, aici în cetatea care a participat trup și suflet la cele trei Uniri ale românilor, cetate plină de fierbinți idealuri patriotice. Și în acest an în care celebrăm un secol de la moartea „Luceafărului poeziei românești” cel ce trece prin Iași trebuie să adaste cu evlavie sub umbra Teiului bădiei Mihai, monument viu ale cărui flori vor fi „troienit” generații de iubiri tinere înfiorate de amintirea versurilor eminesciene. De pe colina Copoului, de la complexul mănăstirii Golia se deschid ochilor fâgașe în timp. Le marchează clădirea Universității, a Teatrului Național, bijuteria sculpturală ce îmbracă monumentul Trei Ierarhi, zveltețea și cupolele mitropoliei. Biblioteca centrală uni-



versitară și cite altele. Lor li se alătură, în deplină armonie, casele noi ale Iașului, marile edificii universitare noi, clădirile social-culturale, industriile ce compun la margini vaste alcătuiri de oțel, beton și sticlă.

Iașul aducerii aminte stă viu în cel al timpului nostru, nu numai ca o mărturie pentru ceea ce am construit, ci și ca o parte integrantă a existenței orașului.

Grădina Botanică din Iași e cea mai veche și în același timp cea mai nouă din țară. Cea mai veche, pentru că la înființarea ei (1856) era prima grădină botanică din România, cea mai nouă pentru că (în actuala formă și în actualul loc) datează din 1964.

Pe o întindere de peste 100 de hectare, prin efortul unui larg colectiv științific și cu generosul sprijin al statului în anul 1975 pe dealul Copoului se-ntindea o „grădină de vis” — loc de cercetare științifică, de studiu didactic, parc dendrologic și recreativ, un enorm verde al orașului. Extinderile continuă încă până la împlinirea a 150 de hectare, am putea zice în chiar inima orașului.

Acest teritoriu cu pantă blinde și platforme, ușor denivelat, oferă un peisaj de eden. O rețea hidrografică „proprie” se insinuează prin el (riuri, piriuri, izvoare de coastă) pe cursul cărora au fost amenajate, prin îndiguire, medii ecologice acvatice, ba chiar și o mini-delta.

Senzația de uimire pe care o produce vizitatorului grupul de sere moderne în care domină luxurianța plantelor tropicale sau ciudățeniile de „arici vegetali” ale enormei colecții de cactuși e completată de una de calm și relaxare pe care întreaga grădină i-o oferă.

Grădina Botanică din Iași este un ierbar viu, cu miresme îmbătătoare, cu spații în amfiteatru unde plantele vorbesc parcă de o istorie a lumii vegetale. Flora și vegetația României se întinde pe 25 de hectare, acoperind — cum e și firesc — cea mai mare suprafață. Restul re-

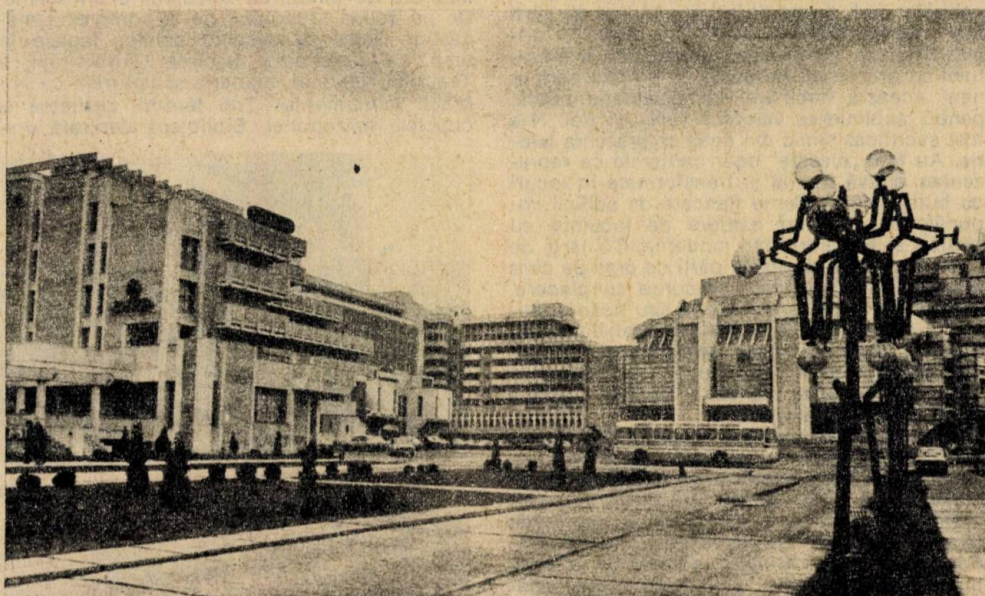
prezintă floră de pe cinci continente, într-o abundență reprezentare pe care n-are nici un rost s-o complicăm cu taxonomia, numirile științifice, familiile și încrengăturile care spun ceva doar botaniștilor. Să admirăm întinsele colecții florale care inundă peluzele, veritabil caleidoscop de forme și culori, gingașii și arome, și să ne desfătăm cu ele. Arbori de plută, castani comestibili, Sequoia, smochini și numeroase alte specii rare compun un bogat sector dendrologic.

Greu de cuprins diversitatea acestei lumi vegetale căreia i se adaugă un muzeu cu 2000 de exponate (Iașul are în total 20 de muzee), un herbar cu 40.000 de eşantioane, o bibliotecă cu 8.000 de titluri de specialitate.

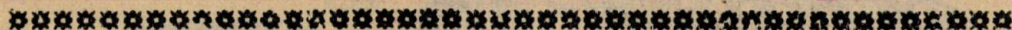
Nume mari, de mult intrate în enciclopedii, aureolează oricare loc în care ți-ai purta pașii prin Iași făcându-te să simți că aici literale, artele și știința românească au avut și au un templu. Nu numai pentru români, ci și pentru străini nume ca Miron Costin, Dosoftei, Vasile Alecsandri, Matei Millo, Mihai Eminescu, Ion Creangă, George Enescu, Mihail Sadoveanu, Petru Poni, Ștefan Procopiu, A.D. Xenopol, Nicolae Iorga, C.I. Parhon, Nicolae Teclu, Titu Maiorescu, George Topirceanu și multe, multe altele compun o geografie spirituală ieșită din comun.

„Iașul modern, industrial și cultural, sistematizat fără rupere cu trecutul” — repetind aserțiunea lui George Calinescu — este azi unul din cele mai mari și frumoase orașe românești. O excursie la Iași, un popas la Iași echivalează cu un drum prin istorie. Iar cel care-l face, îl înțelege și se pătrunde în sine de ceea ce vede, învață să-și iubească și mai mult neamul, știind din propriul prezent, ca într-un vers al marelui Eminescu, că „viitorul și trecutul sint a filei două fețe”.

Dorin IANCU



POVESTE DE DEMULT



La 20 mai 1905, un bărbat, total necunoscut, la volanul unui Fiat de 90 CP, câștiga o cursă importantă americană pe autodromul Morris Park, din statul New York. Era vorba de Louis Chevrolet, născut la 25 decembrie 1878. Lucrează ca mecanic de biciclete, concurează la curse cu vehiculul respectiv și câștigă 28 premii înțit. Se îndrăgostește de motocicletă și, ulterior, de automobile. Domiciliile se schimbă în decursul vieții: Paris-Ottawa-New

York. Se dovedește un mecanic abil și un constructor talentat. Grație acestor calități, pregătește mașina cu care concurează și câștigă multe premii.

Louis Chevrolet este însă remarcat de C. Durant, fondatorul firmei General Motors, care îl angajează ca pilot de curse și constructor. Pe mașini Buick, preparate împreună cu fratele său Arthur, aduce victorii echipei firmei. Propunerea de a construi un nou autoturism este acceptată și astfel apare un nou model dotat cu motor de 4 și 6 cilindri.

În 1911 Louis Chevrolet pune bazele propriei întreprinderi, care, în asociație cu altele, începe producția unui mic autoturism economic, echipat cu motor în patru ci-

lindri. Numele Chevrolet se impune pe piața americană și mondială, deși în 1918, ca urmare a unei dispute profesionale cu Durant (un motor cu supape în cap) vinde pachetul de acțiuni și se întoarce la cursele de automobile. După 15 ani revine la General Motors, dar nu mai ocupă un post important. La 6 iunie 1941 decedează la Detroit, în vîrstă de 62 de ani.

Firma Chevrolet Company continuă să ființeze și, în 1918, General Motors, asigurându-și majoritatea acțiunilor, o trece sub direcția ei. În 1919, după primul război mondial, o comisie de stat recomandă lichidarea firmei Chevrolet, cu motivarea că „nu mai poate fi concurentă în domeniul automobilului”. Abia în 1927, grupul este reorganizat, devenind cel mai mare producător de automobile din lume, cu o producție anuală de peste un milion unități. În 1953, firma Chevrolet prezintă primul autoturism american de serie, avînd caroseria fabricată din materiale plastice: Chevrolet Corvette.

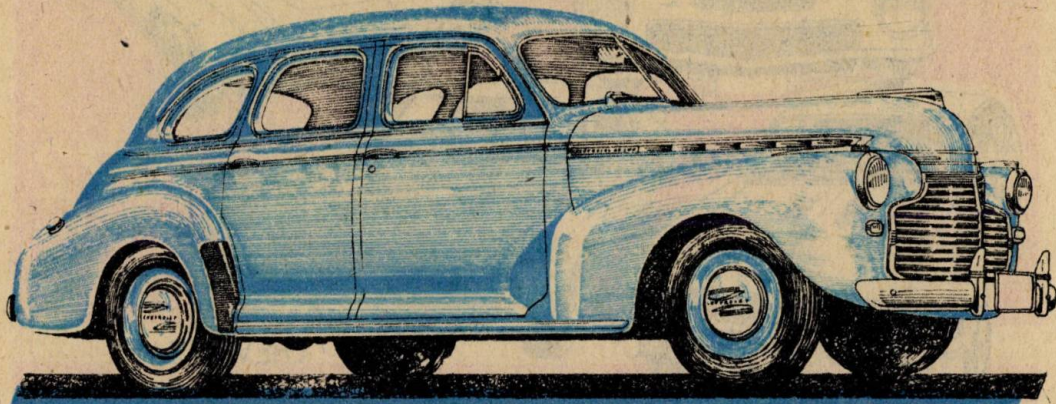
AMINTIRI

În 1966, la douăzecișicinci de ani de la moartea lui Louis Chevrolet, moare și soția acestuia, Suzanne Chevrolet, în vîrstă de 77 de ani. Cu pu-

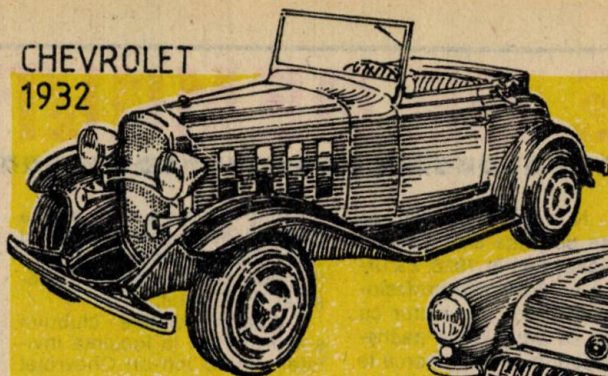
țin timp înainte fusese aleasă membră de onoare a Clubului Chevrolet. Ceremonia alegerii în această funcție s-a desfășurat la Detroit.

...Vicepreședintele clubului s-a prezentat la locuința invitatei, rînd într-un Chevrolet model 1918. La întrebarea dacă vrea să conducă ea însăși mașina, Suzanne Chevrolet a răspuns: „Nu, mersi, o să iau doar loc, mi-e suficient. Soțul meu m-a învățat să conduc într-o epocă cînd femeile aveau încă teamă de automobil. Am fost aici, în Detroit, prima femeie care a condus singură un autoturism. Îmi amintesc cum bărbatîi se adunau în jurul meu, cînd mă vedeau oprind autoturismul”. Apoi, suspînînd: „Ah! Ce amintiri tresar în mine cînd văd această mașină. În momentul construcției ei, soțul meu nu mai era demult în întreprindere! Dar astăzi prefer autoturismele moderne, care sînt atît de ușor de condus. Iată — și arată un supermodel Ford — acesta da, autoturism!”.

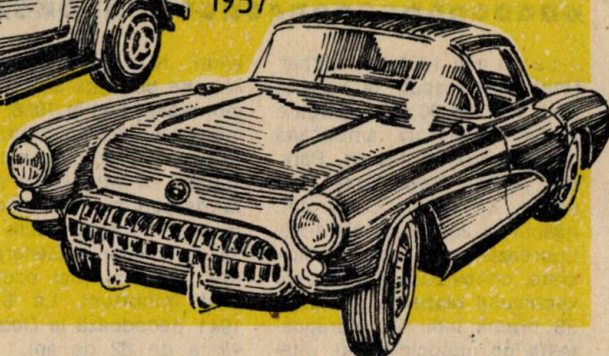
...În vîrstă de 16 ani, Suzanne Treyvoux, sosea de la Paris la New York. Era sfîrșitul anului 1904. Puțin mai tîrziu, ea făcea cunoștință cu un tînar elvețian, emigrat tot de la Paris, care se numea Louis Chevrolet. „Era în iarna 1905/1906. Părinții mei locuiau în New York. Mama mea lucra într-un magazin, unde eu mergeam adesea să o iau acasă. Într-o zi, am vă-



CHEVROLET
1932



CHEVROLET "CORVETTE"
1957



zut rulind în trombă, spre mine, un tânăr la volanul unui autoturism francezesc. L-am urmărit cu ochii, mai mult autoturismul, din cauza mărcii, decât pe cel de la volan. Poate că privirea a fost lungă, marcantă, pentru că tânărul a oprit în spatele meu. Ne-am cunoscut și nu mult timp după aceea ne-am căsătorit. Am devenit doamna Louis Chevrolet. Chevrolet! Fiul unui ceasornicar elvețian: fiecare ceas care intra în mînile lui era examinat și reparat. N-am avut nici o grijă de ceasuri, nici eu, nici prietenii... Reveniți din volajul de nuntă, Louis a participat la o cursă pe care a câștigat-o, realizînd

viteza, senzațională pe vremea aceea, de 110 km/h. Niciodată nu l-am împiedicat să concureze, cu toate clipele grele, cumplite, pe care le petreceam în tribune cînd se anunța că un pilot sau altul a avut accident... Cîndva, am calculat, cu Louis, că el a petrecut trei din cei cincisprezece ani de curse pe patul spitalului, vindecîndu-și rănilor... Louis a construit două autoturisme în 1911, între care unul mic — „Cornelian”, și unul puternic „Fontenac”. În 1920, unul din frații lui, Gaston, a murit în curse. Atunci Louis a încetat să mai concureze...

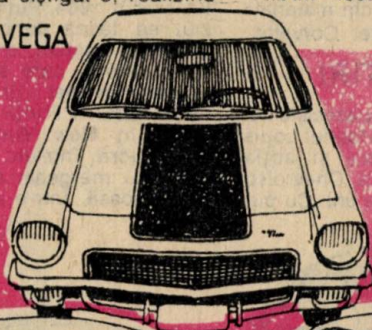
...Am fost foarte fericită,

deși îmi făcea rău „spectacolul” celor șapte splendide mașini de curse din garajul nostru. Cine să le mai piloteze?

În 1933, Louis a reintrat la General Motors, dar la un an a avut un atac cerebral. Refăcut, a strîns toate desenele și planurile de motoare, de avioane și de mașini de vis pe care le concepușe și le-a trimis sorei sale la New Jersey, pentru conservare. Un incendiu izbucnit din senin a distrus locuința acesteia și, tot ce a ilustrat gîndirea lui Louis, s-a transformat în cenușă. În 1941 a murit și el”

Octavian NICULESCU

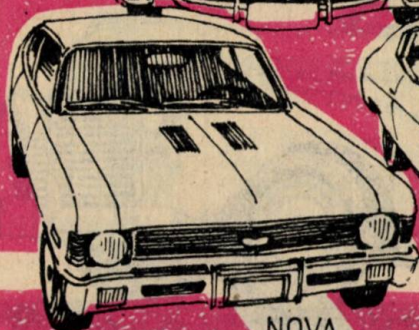
VEGA



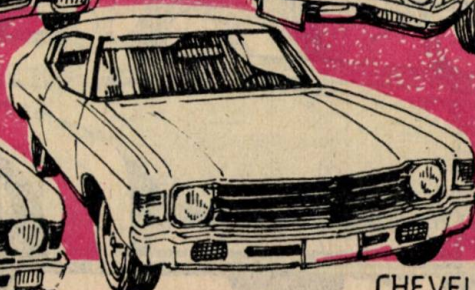
CAMARO



1972



NOVA

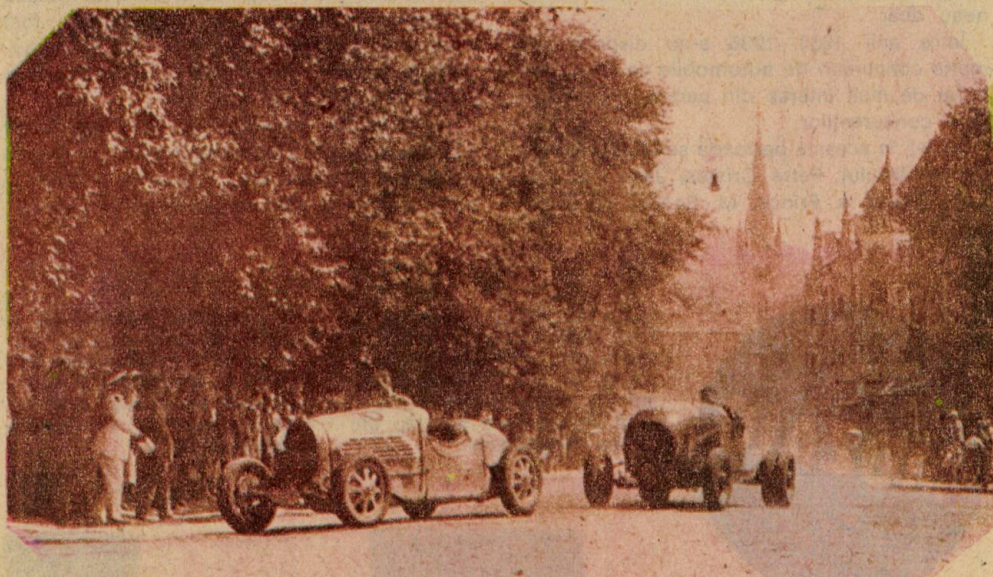


CHEVELLE

GAZETA TRANSILVANIEI



DESPRE ÎNCEPUTURILE AUTOMOBILISMULUI ÎN ROMÂNIA



În 1988, în județul Brașov, s-a sărbătorit 150 de ani de la apariția „Gazetei Transilvaniei”. Acest eveniment ne-a determinat să spicuiim câteva aspecte mai importante privind modul cum a evoluat automobilismul și care a fost reacția opiniei publice față de acest fenomen.

Astfel, în „Gazeta Transilvaniei” din 6 (19) octombrie 1904, sub titlul „Automobilismul în România” se consemnează:

„Sunt vreo cinci-șase ani de când în străinătate automobilismul a devenit un fel de pasiune și de când e atât de răspândit, devenind o primejdie tot mai mare. Nu e zi să nu fie vreun

accident grav, sau mortal, cauzat fie din imprudență, de prea mare iuțeală, sau prin un simplu defect al mașinei.

Rezultatul e același; multe vieți sacrificate și familii nenorocite. Și țara noastră a imitat pe cele occidentale. Acum în București întâlnești neconținut automobile și pînă și pe drumurile cele mai îndepărtate ale Moldovei, dai peste un auto, care este obiectul mirării populațiilor rurale! La noi, din fericire, automobila n-a făcut nici o victimă deși vara trecută s-a întîmplat un accident, care putea să aibă consecințe serioase. Nu împărtășim părerea celor ce critică introducerea automobilei în România,

decît că e un fel de snobism din partea noastră și nimic alta! Am putea merge departe, dacă ne-am pune în cap, să nu mai imităm streinătatea! Dacă am fi avut aceste idei, n-am fi ce suntem! Să nu imităm răul, dar de ce să nu introducem progresele civilizației?

În privința automobilei, o privim ca o primejdie dacă iuțeala mersului e exagerată, însă acest mod de locomoțiune e practic, e repede, deși costisitor și poate fi întrebuințat de armată, de poștă în orașe în loc de omnibuse și tramvai ca la Edinburg în Scoția.

Românul e prudent și avem, o dovadă că pînă acum nu s-au întîmplat la noi nenorociri ca'n alte țări. Ceea ce e un pericol, o nebulie chiar, e iuțeala exagerată, altfel nu e nimic de zis contra automobilei care aduce în anumite cazuri adevărate servicii".

...Ca pretutindeni și în România sportul auto s-a bucurat de multă prețuire din partea celor care i-au gustat bucuria izbinzii și necazul înfrîngerii, ca și din partea celor care îl susțineau doar.

Între anii 1932—1936 s-au disputat mai multe concursuri de automobile care s-au bucurat de mult interes din partea oficialităților și a concurenților.

Astfel, în această perioadă se impun așii automobilismului: Petre Cristea, Jean Calcianu, frații Ghica, A. Frincu, M. Sontag, A. Budiș-



teanu, L. Fabing, I. Zamfirescu, Al. Berlescu etc.

Inaugurat în anul 1935, circuitul de viteză dotat cu Marele Premiul al orașului Brașov a fost de la început și a rămas pînă în 1951 (exceptînd perioada 1940—1947, cînd, din cauza războiului, activitatea automobilistică a fost întreruptă) cea mai completă, mai spectaculoasă și mai bine organizată cursă de viteză în circuit din România.

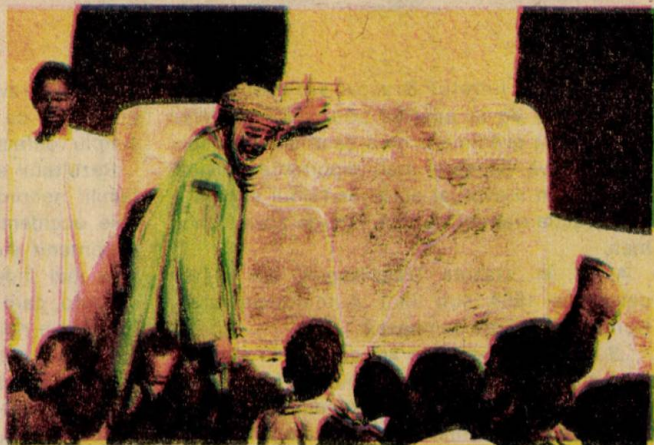
Instituită din inițiativa ing. V. Closs, șeful grupării sportive a Automobil Clubului Regional Brașov, sprijinit de J. Calcianu, P. Carp și de la o ediție la alta, de participări tot mai nu-



gului de Afară (Calea Moșilor), Podul Calicilor (Calea Rahovei) și Podul Șerban Vodă. În 1873 s-a inaugurat epoca modernizării rutiere, prin asfaltarea a 500 mp din Calea Mogoșoaiei.

• Activitate „sportivă” la o școală primară dintr-un sat înscris pe traseul raliului Paris-Dakar! Învățătorul îi familiarizează pe micuții elevi cu ruta pe care se desfășoară celebrul raliu.

• În București, primele pavaje moderne, realizate cu piatră de râu, s-au făcut la 24 iunie 1824, pe două porțiuni experimentale de la Podul Tîrgului din Afară (Calea Moșilor) și pe Podul Mogoșoaiei. Încurajați de reușită, constructorii și-au luat obligația în fața domnitorului Grigore Dimitrie Ghica de a-și asuma realizarea pavării celor patru „magistrale” ale Bucureștiului de atunci: Podul Mogoșoaiei (Calea Victoriei), Podul Tîr-





Un aspect din anii '70 la reeditarea Marelui Premiu al Braşovului.

meroase şi mai valoroase, culminând cu ediţia din 1938, la startul competiţiei au fost prezenţi şi cîţiva alergători de renume european, ce au concurat pe maşini speciale, pregătite de uzine: Reichenwallner (Fiat), Haeberle (Hano-mag), Fritz von Hanstein (Adler Triumph) ş.a.

Circuitul măsura aproximativ 1700 m. avea un viraj în ac de păr, trei viraje în unghi drept şi un viraj foarte rapid. Sensul de concurs era cel al acelor de ceasornic. Numărul de ture era variabil, în funcţie de categoria maşinilor de concurs: pentru automobile sport — 40 ture, pentru automobile de curse — 60 ture.

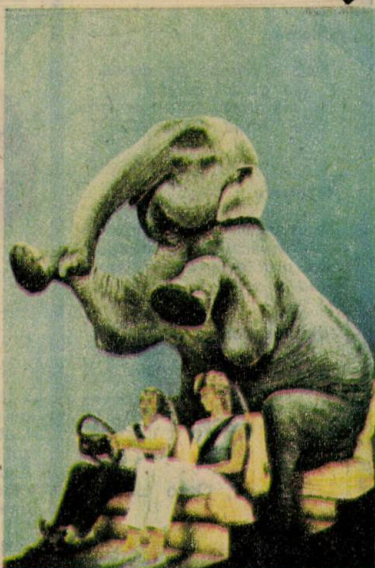
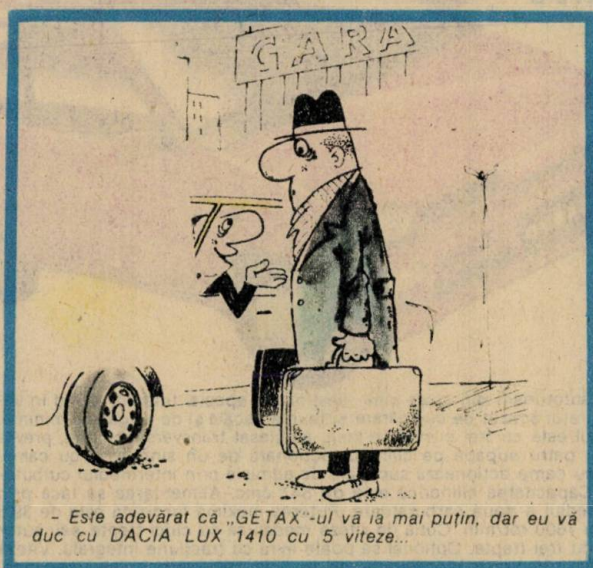
Iată cum este consemnată în „Gazeta Transilvaniei” nr. 68 din 1 septembrie 1935 o competiţie sportivă intitulată „Marele premiu al oraşului Braşov”:

„Miine, duminică dimineaţă are loc alergarea probelor de automobile şi motocicletă în Braşov... Automobilele de cursă fac 60 ture, cele de sport 40, motocicletele 30 ture. Sînt numeroase premii în bani şi cupe, între care o valoroasă cupă a Municipiului.”

În „Gazeta Transilvaniei” nr. 69 din 5 septembrie 1935 se consemnează rezultatele competiţiei, din care cităm:

„Cursa motociclistă la care au luat parte 17 concurenţi, proba a fost disputată pe 30 de ture şi pe o distanţă de 51 km. Cel mai rapid tur al întrecerii a fost realizat de Marin Moraru în 1 minut 26 secunde.”

„Nu puneţi un elefant în spate!”, astfel sună motto-ul unei campanii lansate de Volvo privitor la securitatea copiilor în autoturism. După date clinice, greutatea unui copil, neasigurat în centuri, poate fi multiplicată cu 20, în cazul unui accident. În situaţia unui şoc frontal la 30 km/h, efectul este acelaşi dacă copilul ar cădea de la etajul al doilea pe trotuar.



„Cursele automobilistice — Categoria Sport

Fiind numărul prea mare de concurenți, a fost nevoie de încercări de calificare pe 10 tururi și de o finală pe 30 tururi. La prima încercare M. Sontag a dobândit o victorie ușoară. În cea de a doua, P. Cristea a deținut victoria după o luptă cu ing. B. Neamțu și colonel Berlescu. Finala a fost aprig disputată. La început conducea colonel Berlescu, urmat de ing. Neamțu și M. Sontag. În urmă P. Cristea a început să câștige terenul, depășind pe Sontag, Neamțu și în turul 12 trecând peste colonel Berlescu, la conducerea fără să mai poată fi întrecut. Rezultate tehnice: 1. P. Cristea (București) a parcurs 51 km în 44 minute 15 secunde cu o iuteală mijlocie de 62 km pe oră; 2. Al. Berlescu (București) în 44 minute, 20 secunde; 3. B. Neamțu (Craiova) 44 minute, 45 secunde.”

„Categoria de curse.

A fost cea mai pasionantă. Au luat parte 3 concurenți: ing. P. Carp, M. Sontag și lt. A. Papană. Ing. P. Carp a fost câștigătorul moral. Ghinionul l-a împiedecat însă să fie adevăratul învingător. La turul 58, lipsindu-i 2 ture din 60, cînd ing. Petre Carp conducea, un defect la motor (s'a spart cilindrul motorului) l-a scos din cursă. Așa a eșit M. Sontag învingător.”

...La 1 mai 1936 s-a stabilit un record de viteză într-o competiție desfășurată pe ruta București-Brașov. În această probă s-a angajat și vestitul căpitan aviator Alexandru Papană, care conducînd un automobil Chrysler Air Flow a stabilit recordul la o oră 48'46". Doi ani mai târziu, Alexandru Budișteanu împreună cu Ion Mihalcea, conducînd un automobil Renault Viva Grand Sport, reușesc să parcurgă aceeași distanță în 1 oră 48'44", trecînd prin Cîmpina la 48' de la plecarea din București, iar prin Sinaia după 1 oră și 16". Pentru depășirea acestui record, la 8 iulie 1939, tot Al. Papană conduce un automobil BMW avînd capacitatea cilindrică de 2000 cmc și stabilește un nou record, trecînd prin Ploiești după 26', iar prin Cîmpina după 46'45". La numai cîteva zile după acesta, renumitul inginer Jean Calciuanu, după cîteva încercări nereușite, bate recordul de viteză stabilit de Al. Papană, conducînd o mașină Hotchiss cu cilindrul de 3485 cmc și realizînd timpul de 1 oră 38'30". De atunci nu s-au mai făcut alte încercări, astfel că timpul realizat de ing. J. Calciuanu a rămas pînă în prezent cea mai bună performanță cu automobilul pe distanța București-Brașov.

ing. Aurel ROMAN

EPIGRAME

Dilemă...

*Cînd o plimbă pe divină
E așa galant băiatul
Că mă-ntreb, bătu-l-ar vina:
Juna-i nouă, sau Fiat-ul?!*

Rezolvare

*De o vreme fără teamă
Bei coniac, lichior, molan —
N-ai probleme, bag de seamă
Cînd e soața la volan.*

Unul vitezoman

*Să gonească infernal
Asta-i slăbiciunea lui.
Vrea să-arată orișicui
Cum se-ajunge la... spital.*

Otto LEVAI

ALBUM AUTO ● ALBUM AUTO ● ALBUM AUTO

SUZUKI CERVO



Un autoturism din clasa mini, destinat în special tinerilor avînd în vedere prețul scăzut de cumpărare și taxele fiscale și de asigurare minime. Motorul este cu trei cilindri în linie, amplasat transversal în față, prevăzut cu patru supape pe cilindru, acționate de un singur ax cu came. Axul cu came acționează supapele de admisie prin intermediul culbutorilor. Capacitatea cilindrică este de 547 cmc. Alimentarea se face prin intermediul a două carburatoare. Puterea maximă furnizată este de 39,5 C.P. la 7600 rot/min. Cutia de viteze mecanică cu cinci trepte, sau automată cu trei trepte. Opțional se poate livra cu tracțiune integrală. Viteza maximă 130 km/h. Accelerația de la 0 la 100 km/h în 18,3 secunde.

MOTOCERAMIȘTII

Bizară idee — să vrei să construiești un motor din... pământ! De fapt nu chiar din pământ obișnuit, ci din niște argilă specială, în care se găsesc anume oxizi, și nu tot motorul (cel puțin deocamdată), ci diverse părți ale lui...

De ce ne-ar trebui un asemenea motor?, ne putem întreba, din mai multe motive. Primul: un motor de ceramică este mult mai ușor decât unul clasic, din metal. Al doilea: un asemenea motor nu are nevoie de instalație de răcire deoarece nu preia, în pereți (transformând în căldură) nimic din energia cheltuită pentru funcționare. Și al treilea: economia de combustibil — mai ales datorită celui de-al doilea argument — este substanțială.

După aproape trei decenii de cercetări în laboratoarele tehnologice din Watertown și în cele ale gigantului General Motors, specialiștii americani, care porniseră cu ideea realizării unui motor integral din ceramică, au trebuit să renunțe: vecinii lor de la apus, japonezii, realizaseră deja motorul, bucătică cu bucătică, ba s-au apucat chiar să industrializeze tehnologiile și să le vândă, tot bucată cu bucătă!

Într-adevăr, niponii au luat-o întii de la ceramica în sine, pe care au modelat-o în fel și chip, au combinat-o cu diverse substanțe, realizând mai întii unele mici fleacuri — foarfeci din dioxid de zirconiu, de pildă, sau creioane din carbid silicic. Au și comercializat produsele, făcând astfel reclamă materialelor și subliniind, printre altele, și faptul că dioxidul de zirconiu s-ar putea utiliza la motoarele Diesell, iar carbidul silicic la turbine.

Specialiștii dela Kyocera au trecut apoi la bujii din materiale ceramice, alții au găsit foloase ceramicilor în chip-uri sau oase artificiale. După care firma Isuzu a construit un motor avînd 20 de componente din ceramică, iar Nissan — turbine și diverși senzori (unul dintre ele „simte” picăturile de ploaie și comandă pornirea ștergătoarelor de parbriz).

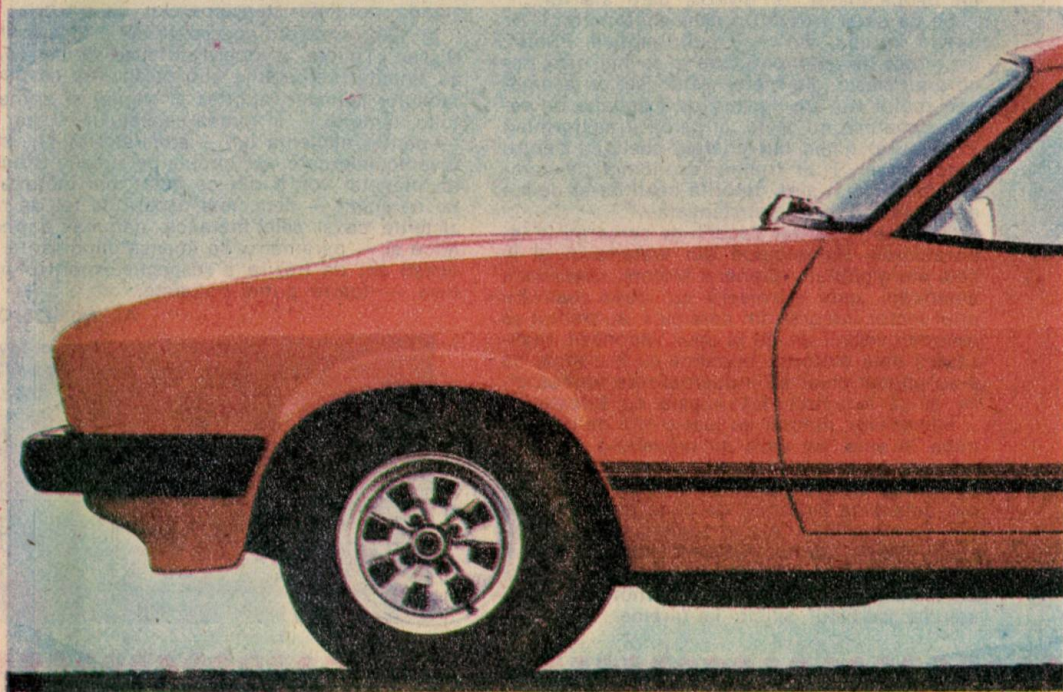
În 1990, socotesc specialiștii de la Mitsubishi, Nissan, Toyota, Kyocera și Isuzu (firme care au finanțat cercetările sub oblăduirea respectabilului Minister japonez al științei și comerțului, temutul — în lumea capitalului —, dar și — pentru eficiența lui — admiratul MIT!), autovehiculele care vor circula pe străzile orașului planetar vor fi din ce în ce mai încărcate de ceramici — deci, mai ușoare, la fel de rezistente ca și cele metalice, dar mai economice și — parametru de imensă importanță în acești ani de trezire a respectului pentru natură — foarte puțin poluante.

AI. MIRONOV



● Imagine inedită de pe pista de la Le Mans, cu ocazia cursei de 24 de ore. Fotografia a fost luată în regiunea numită Mulsanne, dintr-un automobil Jaguar, pilotat de brazilianul Raul Boesel.

O VEDETĂ A ANILOR



În rândurile ce urmează ne propunem să vă prezentăm o vedetă a anilor '70, care a servit la fel de bine atât turismul, cât și competiția: Ford-ul Capri.

În preambulul cărții sale „Cum se naște un automobil”, apărută în 1970, publicistul italian Marino Giuffarida exclamă: „...Dintre toți cei care, instalați la volan, străbat în goană șoselele pământului, ciți cunosc oare într-adevăr cum este construită mașina lor? O minoritate! Dar și ceilalți, majoritatea, pot conduce liniștiți mai departe, pentru că automobilul este o mașină atât de perfectă, încât consimte să se supună chiar și celor care-i fac marea nedreptate de a considera că nu merită să-l cunoască.” Afirmatia publicistului italian conține mult adevăr cu valabilitate pînă în zilele noastre.

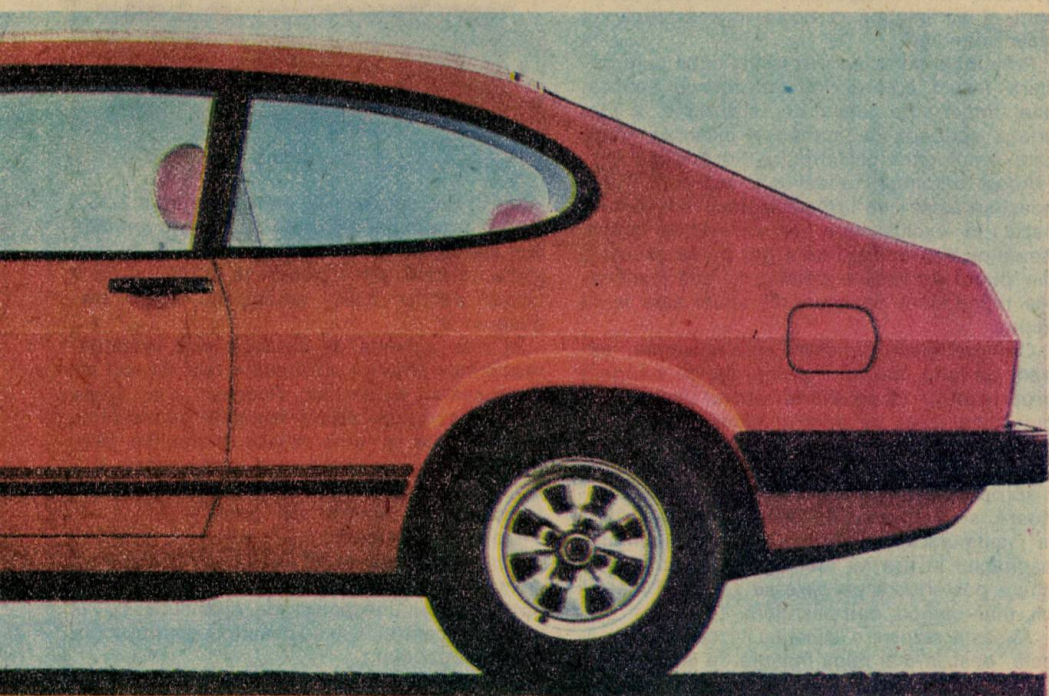
Încă din anul 1960, cei trei mari constructori americani din Detroit — General Motors, Chrysler Motors și Ford — și-au propus, fiecare în parte, să creeze un nou model de automobil care să revoluționeze piața americană suspectă de conservatorism. Competiția a fost ciștigată, fără drept de apel, de către Ford Motor Corporation, care în 1963 a prezentat, în premieră, modelul FORD MUSTANG, auto-

mobil ce a determinat o adevărată revoluționare a industriei americane de profil. Mașina îl atrăgea pe potențialul cumpărător încă de la prima privire, prin forma sa exterioară, etalînd o concepție complet nouă în materie de design. Soluțiile stilistice inedite, la care se adăugau performanțe redutabile, dotarea excelentă cu aparatură de bord și gradul elevat de finisare, au impus noul model al firmei Ford pe piața americană într-un timp record.

Încurajată de succes, Corporația Ford își propune să cucerească și piața europeană, folosindu-se de cele două filiale ale sale din Marea Britanie și R.F.G. Astfel, este lansat programul de cercetare al cărui rezultat final va fi modelul Capri.

Problema nu era deloc ușoară, ba am putea afirma chiar că se ridica la un alt grad de dificultate, avînd în vedere că gusturile europene se deosebeau în mare măsură de cele americane și că o reușită notabilă de peste Ocean se putea transforma într-un lamentabil fiasco pe bătrînul continent. Ținînd cont de această situație, proiectul trebuia să debuteze cu un aprofundat studiu de marketing, al cărui punct de plecare să fie un parametru de importanță primordială al pieței europene: prețul de cost.

'70 - FORD CAPRI



Rezultatul s-a concretizat prin prezentarea familiei „Capri” sub un preț competitiv, în măsură de a stîrni interesul cumpărătorului european, fascinat de un automobil coupé, cu certă alură sportivă. Apropiată de cea a faimosului „Mustang”, dar mai ales în gama largă de cilindree, începînd cu 1300 și sfîrșind cu 2300 cmc, Capri-ul european era în măsură de a satisface exigențele unui public foarte variat.

Perioada de studiu alocată prototipului Ford „Capri” a fost foarte lungă și totuși termenul a fost depășit de mai multe ori. Compania Ford a inițiat programul de cercetare în 1963, iar prototipul „Capri” a fost prezentat, în premieră, la sfîrșitul anului 1969. O perioadă de cercetare strict necesară pentru a se ajunge la un produs competitiv, gîndit și elaborat în funcție de marketing.

Aceia dintre dv. care au citit romanul „Roțile”, best-seller de mare anvergură al lui Arthur Hayley, își amintesc cu siguranță ideea de bază, în jurul căreia pivotează întreaga acțiune a cărții: crearea unui prototip destinat să revoluționeze piața mondială, automobilul „Orion”.

Lăsînd la o parte atît caracterul romanțios, tipic lucrărilor de acest gen, cit și schimbarea denumirilor, numelor proprii și cadrului de

desfășurare a acțiunii, amănunte strict necesare de altfel în asemenea cazuri, cartea se inspiră după un fapt real, strict autentic: inițiativa conducerii Trustului Ford, de a crea un automobil care, nefiind frumos, judecând după gusturile vremii respective, să fie totuși fascinant și să impună o nouă linie estetică pe piața mondială.

Principala sursă de inspirație, după cum declara însuși autorul într-un interviu acordat unei importante rețele de televiziune, a fost uriașa perioadă de muncă și încercări, dedicată omologării prototipului Ford Capri.

Acest automobil a devenit, așa cum îl cunoaștem astăzi, ca urmare a unui raționament bazat în exclusivitate pe cercetarea pieței. Anumite disproporții, care pot părea excesive din punct de vedere stilistic, își află justificarea ținând cont de anumite rațiuni care le-au impus.

Compartimentul motor, spre exemplu, extrem de lung, are rolul primordial de a sugera proprietarului că se află la volanul unei mașini puternice, ceea ce pentru ultimele două versiuni ale seriei este perfect valabil.

Forma spatelui, foarte redus ca dimensiuni, disproporționată în raport cu jumătatea anterioară, se datorează necesității de a valorifica la maximum spațiul rămas și de a sistematiza habitaculul în așa fel încât să se obțină o banchetă posterioară pe care să se poată instala cât mai comod doi pasageri.

Această rezolvare stilistică fusese deja aplicată, deși în mai mică măsură, la automobilul „Mustang”, despre care am mai amintit. Urmind aceleași criterii, s-a procedat la pregătirea noului model de coupé, adaptindu-se însă dimensiunile, astfel încât să se poată satisface cerințele pieței europene față de acest tip de automobil.

Toate versiunile realizate de constructor, începând cu „1300” pînă la „2300”, sînt identice, fiind realizate pe aceeași caroserie. Modelul Ford Capri „2300” se distinge însă de celelalte tipuri prin capota motorului, caracterizată printr-o amplă protuberanță centrală, dîndu-i o mai mare asemănare cu „sora” sa americană „Mustang”.

Cele mai reprezentative modele ale familiei



„Capri” sînt cel de 1700 cmc și varianta 2 300. Soluțiile tehnice adoptate la aceste modele sînt identice, diferite fiind doar tipurile de motoare utilizate: un 4 cilindri la „1700” și un 6 cilindri pentru „2300”, ambele cu blocuri dispuse în V.

În rest, schema de execuție este următoarea: motor anterior, suspensie față cu roți independente, sistem Mc Pherson, tren spate cu punte rigidă, arcuri lamelare semieliptice longitudinale și amortizoare hidraulice telescopice, cutie de viteze cu 4 trepte pentru ambele versiuni, evident, diferă rapoartele de transmisie, în special cel final.

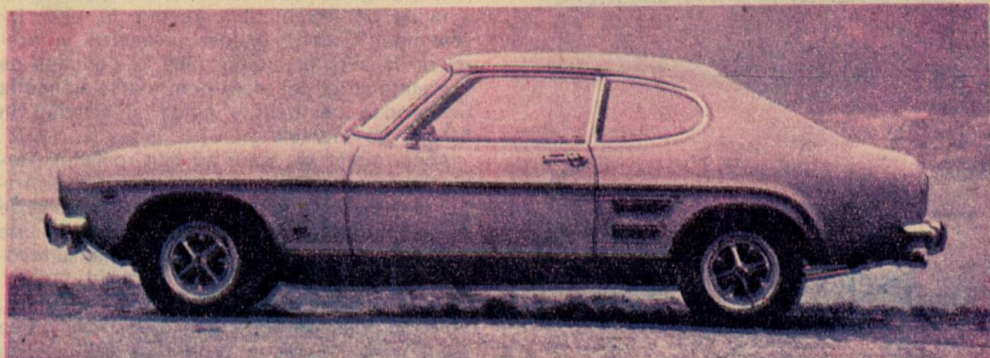
Motorul de 4 cilindri și 1 699 cmc, dezvoltă o putere maximă de 90 CP (SAE) la 5 200 rot/min; alimentarea printr-un carburator dublu corp vertical; mecanism de distribuție cu ax cu came central, tije și culbutori pentru acționarea supapelor.

Structura motorului de 2 293 cmc era identică, cu excepția faptului că acesta avea doi cilindri în plus dispuși în V la aceeași înclinație (60°) și dezvoltă o putere maximă de 148 CP la 5 700 rot/min.

Instalația de frînare era de tip mixt, cu discuri pe roțile din față și tamburi pe cele din spate, asistate prin servomecanism cu depresiune; direcția de tip cu cremalieră la ambele mașini, avînd axul volanului cu absorbție de șoc.

La cerere, pe modelele „1700” se puteau monta cutii de viteze automate.

Adrian GENUNEANU



DRUMUL CONSECVENȚEI

Pe unii cursele de automobile îi încearcă două-trei sezoane, așa ca un capriciu sau ca o gripă hobică repede trecătoare. Pe alții — dimpotrivă, cursele îi acaparează definitiv, transformându-se în veritabilă pasiune, neînlocuibilă cu nici o altă activitate extraprofesională. Doriți un exemplu? Iată-l: economistul Mihai Pîrvulescu, unul din pionii de bază ai formației I.T.A.-Argeș. Ne cunoaștem de mult și într-o zi a venit vremea să-l întreb ce reprezintă pentru el activitatea sportivă automobilistică. Răspunsul merită redat cuvînt cu cuvînt: „Cursele sînt pentru mine a doua mare preocupare după preocupările profesionale. Se știe, automobilismul este un sport al curajului, al tenacității. El îți stimulează dorința de autodepășire, voința de a învinge. Ca și alți colegi ai mei de sport, din alte localități ale țării, îmi las la o parte, pentru scurte perioade de timp, treburile de serviciu și mă duc la curse. Acolo, în acea ambianță de neuitat, îmi pun la încercare mașina și, în primul rînd, îmi pun la încercare propriile mele posibilități. Uneori urc pe podium. Alteori, pierd și, firește, sînt nițel supărat. Este vorba, însă, de o supărare trecătoare. După aceea mă întorc acasă liniștit, întărit și... dornic de a o lua de la capăt. Un succes mă bucură. Un abandon sau o contraperformanță mă îndeamnă la mai multă luciditate. Dintr-un insucces nu fac o dramă, pentru că eu nu trăiesc din curse, ci trăiesc pentru curse.”

Continuăm discuția și îl întreb din nou: familia îl înțelege, îl sprijină? Răspunde că familia este cu totul alături de



el. Dar cei de la serviciu, adică șefii? Iată-i din nou răspunsul, cuvînt cu cuvînt: „Am avut și am toată înțelegerea șefilor mei. Vreau să spun, însă, că pentru a ajunge în această situație am depus și depun eforturi să mă achit ireproșabil de sarcinile profesionale. Lucrez de foarte mulți ani în cadrul Trustului de horticultură Argeș. Este o

activitate frumoasă, care însă, cere muncă devotată, dăruire. La noi, nu se lucrează cu ziua, ci cu ziua-lumină. Cu atît mai mult cu cît este vorba de onorarea unor comenzi la export... Dacă îmi permiteți, aș dori să folosesc acest prilej pentru a mulțumi colegilor și conducătorilor mei, în frunte cu dr. ing. Radu Vitan, pentru înțelegerea și sprijinul



Mihai Pîrvulescu și fiul său — Mihăiță. Jos — noua mașină de curse și designerul acesteia — Nicolae Lăzărescu.

ce mi-l acordă în vederea desfășurării activității mele sportive".

Argeșan ca loc de muncă, Mihai Pîrvulescu este argeșan și ca origine: s-a născut la 3 mai 1940, în comuna Humele, la vreo 40 km depărtare de Pitești. Este consătean cu alți doi piloți de performanță: Gheorghe Preoteasa și Gheorghe Cioacă. Uneori, când se întinesc toți trei își reamintesc de un proiect mai vechi, acela de a organiza la ei în comună o cursă de viteză. Simplă fantezie? Nu în totalitate!

Înainte de a face automobilism, Mihai Pîrvulescu a făcut box și nițel judo, la Voința Craiova și la Voința Pitești. În sportul auto a debutat cu unsprezece ani în urmă, participând la Raliul Dacia. Cinci ani la rînd a concurat și în ralieri și în cursele de viteză, cu mașină personală și pe speze proprii. A concurat pe cheltuielă proprie chiar și în acea scurtă perioadă cînd a fost legitimat în echipa I.A.P.-Dacia. La ralieri a avut un singur navigator: piteșteanul Laurențiu Fodor, unul din cei mai apreciați mecanici auto din partea locului. O schimbare s-a produs după 1982, cînd Mihai Pîrvulescu a intrat în echipa I.T.A.-Argeș, o formație cu profil distinct în automobilismul nostru de performanță. După acel an, 1982, conștient că trebuie să aleagă calea specializării, a renunțat la ralieri și s-a dedicat numai curselor de viteză pe circuit și de viteză în coastă. Cu ce amintiri a rămas din ralieri? Să-i dăm din nou cuvîntul: „Ralierile sînt cea mai complexă ramură a automobilismului competițional. La ralieri se muncește mult, dar se și câștigă mult — în arta pilotajului, în activitatea de echipă, în toate. Ralierile pro-

cură sportivului automobilist o experiență de viață și o experiență competițională extraordinară.”

...Stăm de vorbă cu Mihai Pîrvulescu de vreo oră și la un moment dat, îl întreb: care sînt două sau trei din întâmplările mai deosebite trăite în cursele de automobile? Se gîndește puțin și apoi începe să povestească: „În 1982, vara, participam la Raliul Harghita cu bunul meu prieten Laurențiu Fodor. Eram în culmea fericirii, ajunsesem pe locul secund în clasamentul general. Deodată, însă, toate speranțele s-au spulberat: am făcut o pană de alternator... Cu doi ani mai tîrziu, la circuitul de viteză de la Reșița, l-am prins din urmă, cu un tur, pe Petru Iovan. Eram și de această dată pe locul al doilea. Dar la coborîre, pe Moroasa. Iovan a venit spre mine, ca un bolid, și m-a percutat. A fost destul de neplăcut, m-am lovit cu capul de roll-bar... Peste alți doi ani, deci în 1986, tot la Reșița, eram martor ocular (mă aflam pe locul al treilea) la disputa din fața mea dintre Hirschvogel și Motoc. S-a întîmplat însă acel penibil accident, cînd unul din concurenți a ieșit în decor și a lovit niște copii. A fost un moment de mare încordare, un moment tragic. Eu n-am mai continuat să alerg, am oprit imediat, am luat accidentații și i-am dus la spital. La sfîrșit mi s-a oferit o cupă fair-play... De ce evoc aceste momente? Le evoc cu intenția expresă de a arăta celor care încă nu știu acest lucru că întrecerile de automobile nu sînt o kermeză continuă, un permanent bal, în care bucuria te așteaptă la orice pas. Da, bucurii există și aici, dar ele vin după multă trudă, după multe așteptări, după multe momente în care îți se pun la încercare curajul,

stăpînirea de sine, hotărîrea și abnegația...”

Un pilot de curse automobilistice nu poate să nu aibă profesori, modele demne de urmat. Mihai Pîrvulescu declară că păstrează o deosebită stimă pentru Ștefan Iancovici, de la care a „furat” multe din arta pilotajului. De cîte ori i-a cerut un sfat, o părere, Iancovici i le-a dat cu multă bunăvoință. Dintre ralisti îi place Ștefan Vasile, un pilot constant, calm, eficient. Îl admiră și pe Ludovic Balint, pentru talentul și pentru impetuozitatea lui. De la viteză, îl mai admiră, de asemenea, pe Nicu Grigoraș, un iscusit tehnician, care, în ultima vreme, a învățat să „meargă”, să fie stilist.

În universul sentimental al lui Mihai Pîrvulescu figurează, totodată, subinginerul Mircea David, cel care îi pregătește motoarele de competiție, carosierul Nicu Lăzărescu, autorul ultimei sale mașini de curse (o mașină impresionantă ca design și ca ținută de drum) și nu în ultimul rînd dr. ing. Constantin Popa, președintele de onoare al echipei I.T.A. Argeș. Cînd sportivii se întorc de la un concurs, președintele îi întreabă: Ce-ați făcut, băieți? Ce să facem, zic ei, am obținut un loc doi, un loc trei și un loc patru, iar unul dintre noi a avut ghinion, a abandonat... Entuziasmat, președintele le spune: Bravo! Bravo! și se duce repede să dea un telefon să-și anunțe bucuria. O bucurie pe care i-o procură el, Mihai Pîrvulescu, precum și talentații săi colegi de club: Gheorghe Ana, Constantin Miu, Gheorghe Cioacă, Constantin Bucur — toți pasionați practicanți ai sportului automobilistic și fiecare în parte apreciat profesionist la locul său de muncă. (Dumitru LAZĂR).

AUTOMICROSIOANE

COLIZIUNE

Ca o avalanșă
pornită din munte,
cu o furie greu de explicat,
mașina stincoasă
plină de neastăpăr,
de îndată ce se trezi smulsă dintre
brazi
o izbi de-a dreptul în fruntea-i lată
pe pleoștita din cîmpie
parcată sub un soare
la fel de moleșit.
Morala ne spune, astfel,
că nu-i de ajuns să te consideri asi-
gurat
numai dacă stai cuviincios la locul
tău,
ci să fii cu farurile-n patru
și la zurlubaticile puse pe aventuri
pentru care sensul legii vitezei
și-al direcției
uneori
se pierde.

CĂLIRE

Bineînțeles că a ajuns mai repede
la destinație
mașina care a alergat
toată vremea sub intemperii
decît
obeza
ținută într-o continuă admirație
în comodul garaj.

DIVORT

Sigur c-a schimbat-o cu alta,
dar nu atît din pricină
că ar fi fost mai nouă
și mai suplă,
ci mai puțin
gălăgioasă!

Vasile BĂRAN



MODA

LA VOLAN



Pentru automobilistele noastre, prezentăm două complete, ușoare, comode și, sperăm, plăcute. Confectionate din materiale ușoare pentru sezonul de vară, în, baloazele, iar pentru vremea mai rece din materiale mai pline, la alegerea și gustul flecăreia. Garniturile, tivurile, nasturii, precum și elementele auxiliare (cordon, batic, basc, șapcă) completează aerul tineresc și plăcut. Pantofi comodi, flexibili, adaptați conducerii auto.

Dana N.

MONSTRI MECANICI

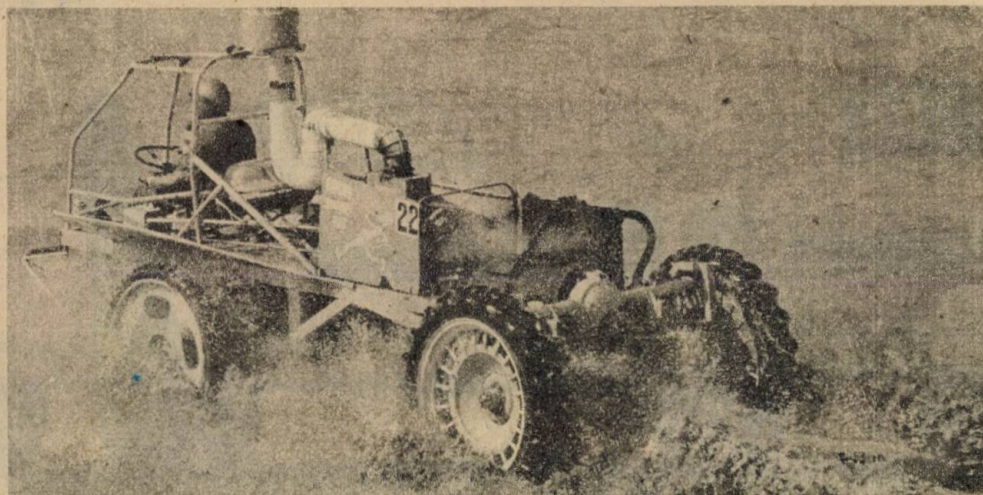


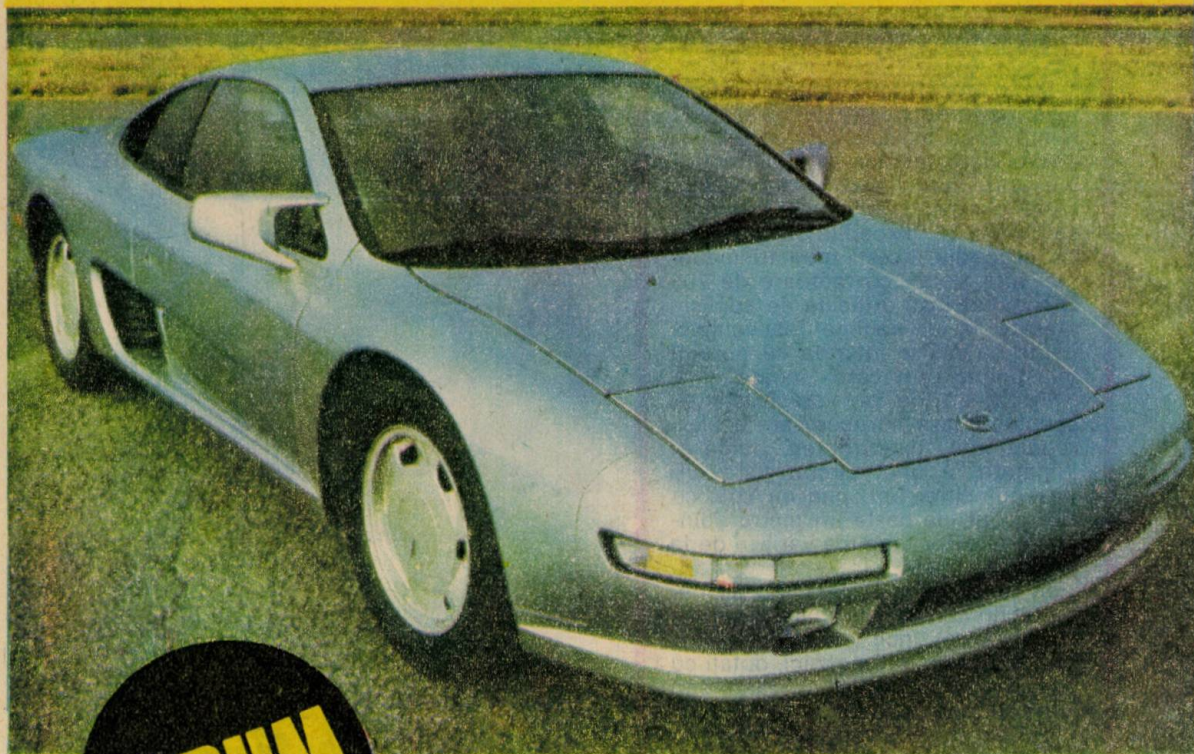
De o construcție integral artizanală, „swamp buggy” nu înseamnă nimic dacă aceasta nu respectă și câteva date tehnice și constructive ale unui model sau tip fabricat în serie. Angajați în curse infernale sau chiar în... expediții de vânătoare de crocodili, acești monștri mecanici sînt dotați cu motoare de 700 CP, avînd însă orificiile de admisie plasate la o înălțime respectabilă pentru a nu se înfunda cu noroiul mlaștinilor prin care „înoată”.

După 35 de ani de existență, spectaculoasa întrecere are același regulament: parcurgerea, odată și jumătate, a unui circuit care are desenul cifrei opt, plin cu apă, cu trei gropi, de peste un metru adîncime, a căror lungime variază de la 10 la 30 metri.

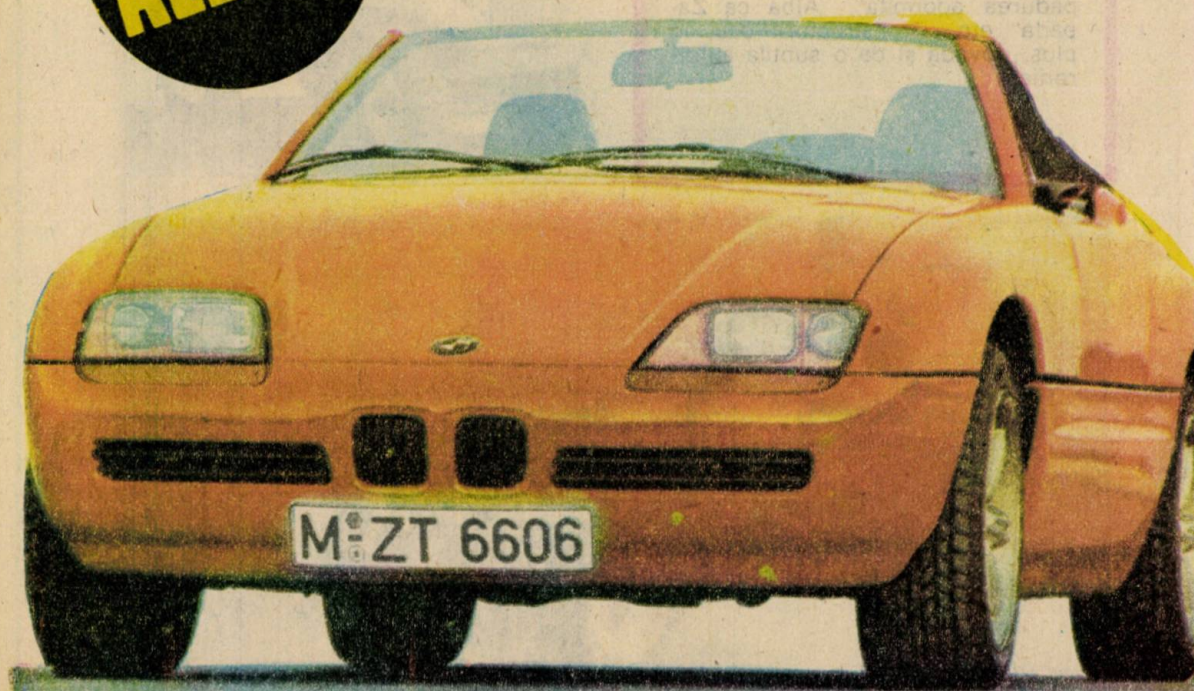
În acest an s-a mers atît de departe (imaginile sînt luate la ultima confruntare) încît constructorii au preferat monștri mecanici, dotați cu pneuri increvabile și cu ranforsări speciale ale caroseriei.

La jeep-ul din fotografie, periscopul îi folosește șoferului pentru a se orienta cînd situația îl va obliga să dispară complet sub apă. Botezîndu-le „Ducea”, „Frumoasa din pădurea adormită”, „Albă ca Zăpada” etc,... constructorii dau, în plus, dovadă și de o subtilă autoironie.





ALBUM



NISSAN MID—4

Autoturism model sport cu linie exterioară asemănătoare autoturismelor Porsche pe care le concurează în mod direct atât pe planul performanțelor, cât și în segmentul de piață rezervat cupurilor de mare performanță. Motorul este cu șase cilindri în „V”, prevăzut cu patru supape pe cilindru, două turbocompresoare pentru supraalimentare și răcitor intermediar pentru aerul introdus în cilindri. Capacitatea cilindrică 2960 cmc. Puterea maximă 330 C.P. la 6800 rot/min. Cuplul maxim 39 kgfm la 3200 rot/min. Cutie de viteze mecanică cu cinci trepte. Tracțiune și direcție pe toate cele patru roți. Lungime 4300 mm, lățime 1860 mm și înălțime 1200 mm. Greutate la gol 1400 kg. Accelerație de la 0 la 100 km în 6,0 sec. Viteza maximă 260 km/h.

BMW Z 1

Renunțând la tradiționalismul caracteristic, conducerea firmei BMW a dat „drum liber” introducerii în producția de serie a proiectului „Z 1”, un cabriolet de două locuri cu pronunțate caracteristici sportive. Conceput pe baza mecanică a modelului 325 i Cabriolet, Z 1 beneficiază de o structură rigidă formată din motor, cutie de viteze și un tub din aluminiu prin care trece arborele cardanic. La capătul din spate al tubului se află carcasa transmisiei punții spate. Mașina dispune în exclusivitate de două locuri dotate cu scaune comode, desenate și proiectate în stil sport. Nu există spațiu pentru bagaje. Prin apăsarea unui buton, portiera „cade” automat în interiorul caroseriei, facilitând urcarea sau coborârea. Înainte de „căderea” portierei, geamul lateral coboară (acționat electric) în mod automat în portieră. Rama parbrizului este formată dintr-un roll-bar de rezistență și protecție în caz de răsturnare. Motorul de șase cilindri are o capacitate cilindrică de 2494 cmc. Raport de compresie 9,6:1. Puterea maximă 110 C.P. la 5500 rot/min. Cuplul maxim 22 kgfm la 4000 rot/min. Injecție de benzină. Viteza maximă 220 km/h, iar accelerația de la 0 la 100 km/h în 8 secunde.

HOBBY-UL BRICOLAJULUI AUTO ESTE, FĂRĂ ÎNDOIALĂ, APANAJUL CELUI ÎNZESTRAT, PE LINGĂ LARGI ȘI PROFUNDE CUNOȘTINȚE TEHNICE, CU O RĂBDARE IEȘITĂ DIN COMUN. „INGINERUL DE DUMINICĂ” LUCREAZĂ MII DE ORE, INVESTIND TIMP ȘI BANI ÎN OPERA LUI. LA ULTIMUL „SPECIAL CAR AND MOTOR SHOW” DESFĂȘURAT DINCOLO DE OCEAN, AU FOST PREZENTE ȘI ACESTE DOUĂ „PIESE”, VERITABILE OPERE DE ARTĂ, CARE MAI PĂSTREAZĂ ȘI CITE CEVA, AFARĂ DE „AERUL” ORIGINAL, DIN VECHEA CONSTRUCȚIE ȘI DOTARE TEHNICĂ.

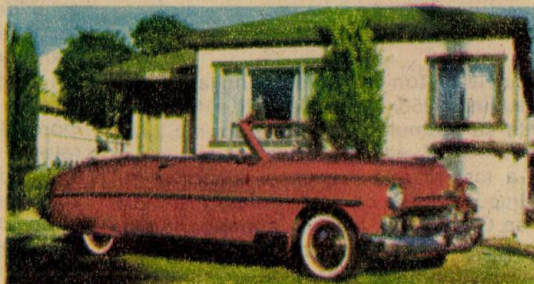
CORVETTE STINGRAY



Autoturism foarte rar, cu motor modificat V8 de 5,7 litri, care realizează 200 km/h, având o accelerație de la 0-100 km/h în 7 secunde. Consumul este pe măsură: 25 l/100 km. Caroseria este din poliester ranforsat cu fibre de sticlă.

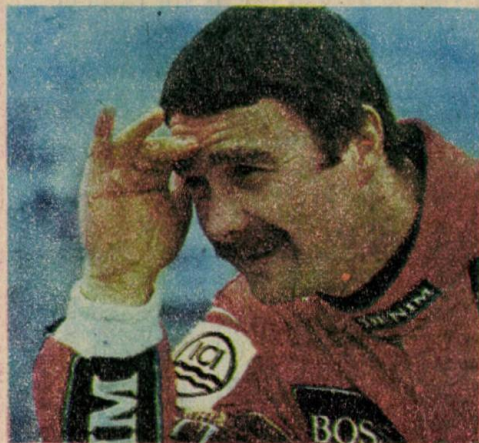


MERCURY '50



Autoturism datînd din 1950, este dotat cu un motor V8 Ford flathead, cu o cilindree de 4200 cmc, care dezvoltă 110 CP, cu raport de compresie de 6,8:1.

MARI CAMPIONI AI VOLANULUI



*Nigel
Mansell*

Născut la Upton on Seven (Anglia) în ziua de 8 august 1953, Nigel Mansell a făcut cunoștință cu Formula 1 cu 27 de ani mai târziu prin intermediul echipei Lotus. Cursa sa de debut a fost Marele Premiu al Australiei din 1980. Impunându-se ca unul din cei mai rapizi piloți de Grand Prix, Mansell a luat parte pînă acum la peste 115 etape ale C.M. din care a cîștigat 13. Pilotul englez a cunoscut adevărata sa strălucire după intrarea în echipa Williams, în care a concurat și în sezonul 1988.

Șase victorii, nouă pole-position (primul loc pe grila de start) — iată rezultatele lui Nigel Mansell în sezonul competițional 1987 un sezon în care temperamentalul pilot englez a strălucit. Dar, din păcate, n-a reușit să devină

campion mondial. Cum apreciază el această situație? „Nici nu știu ce să răspund, zice Mansell. Atît în 1987, cît și în 1986, eu am cîștigat cele mai multe curse și, totuși, n-am reușit să cîștig titlul suprem. Mă consolez însă cu faptul că nu sînt singurul în această situație, că au mai pătît-o și alții înaintea mea. Fostul meu adversar și coleg de echipă, Nelson Piquet, a declarat ziariștilor că eu îmi asum în cursă prea multe riscuri și că el m-a învins în 1987 prin prudență și prin simț tactic. Basmel! El n-a fost mai tactic și mai prudent decît mine, ci a fost doar mai pragmatic, urmărind cu mai multă acribie să cîștige puncte și să devină campion. Tot Piquet sau altcineva a lansat știrea că, după accidentul din Japonia, din 1987, eu aș fi intenționat să abandonez cursele de Formula 1. Nici vorbă de așa ceva! Îmi plac cursele și sînt în continuare nebun după ele. Nu există o plăcere mai mare pentru mine decît aceea de a scoate tot ce se poate scoate dintr-o mașină de curse. Evident, cîndva, încă nu știu cînd, va veni clipa retragerii. Nu-mi fac probleme pentru acea clipă. Spun și eu, ca și Michele Mouton, că pe lume nu există numai cursele, ci și alte o mie de lucruri interesante pe care le poți face. Greutatea constă în aceea de a ști cu ce să începi”...

În 1988, motoarele turbo și-au trăit ultimul lor an de glorie în cursele Grand Prix. Ce părere are el, Nigel Mansell, despre acest lucru? Regretă dispariția progresivă a motoarelor supraalimentate? „Într-o anumită măsură, zice Mansell, da, regret acest lucru. Mașinile de Formula 1 ale anilor 1986, 1987, 1988 vor rămîne ca mașini de referință în istoria campionatului mondial, ca un summum tehnic. O mie de cai, 540 kg greutate, anvelope de 26 de țoli la spate — acestea au fost mașinile pe care noi am avut marea bucurie de a le pilota în anii din urmă. Cu aceste mașini, la schimbarea fiecărei viteze, parcă simțai un picior în spate pe care ți-l dă cineva... Dar să nu alunecăm pe pahta melancoliei, ci să privim drept în față viitorul. Plăcerea pilotajului și spectacolul de calitate nu vor lipsi nici în viitoarele sezoane, cînd vom fi puși în situația să evoluăm pe mașini cu motoare atmosferice. Eu am simțit această plăcere încă din 1988, cînd mașina mea Williams a fost propulsată de un motor Judd fără supraalimentare. După măsurătorile noastre, motorul Judd ne-a asigurat o mai rapidă parcurgere a virajelor, el răspunzînd mai prompt la comenzi decît motorul turbo care, după cum se știe, plătește tribut acelei reacții întîrziate în timpul reprizelor. Unii au afirmat că dispariția motoarelor turbo va duce la diminuarea calității pilotajului, la nivelarea valorilor. Eu cred că va fi tocmai invers: motoarele atmosferice vor accentua calitățile piloților, dînd naștere la un campionat mondial interesant, adică foarte viu disputat. În concluzie, mi-au plăcut motoarele turbo: în două sezoane și jumătate, eu am fost cel mai

performant pilot, câștigând, grație motorului Honda, 13 etape ale campionatului mondial. Acum, motoarele turbo vor fi puse în afara legii, dar, din acest motiv, eu nu voi vărsa lacrimi amare. Viața înseamnă progres, evoluție, și de aceea aștept cu încredere viitoarele sezoane în care ne vom întreci cu toții pe mașini echipate cu motoare atmosferice."

În cursele de formula 1 viața e dură, adversarii nu-și acordă cadouri, iar adevăratele prietenii sînt flori rare. Ce crede Nigel Mansell despre această fațetă a lucrurilor? „Și, totuși, spune pilotul englez, există și excepții de la regulă. Eu, de exemplu, sînt foarte bun prieten

cu Alain Prost și cu Gerhard Berger, deși, pe pistă, ei contează ca unii din cei mai periculoși adversari ai mei. Prost este un tip fascinant, pentru care am un imens respect. El este de o corectitudine ireproșabilă și disputa noastră din 1987, din Marele Premiu al R.F.G., rămîne pentru mine una din cele mai frumoase pe care le-am trăit în cursele Grand Prix. Mi-ar fi plăcut să fiu coleg de echipă cu Alain, chiar dacă în acest caz noi ne-am pierde o bună parte din timp, jucînd golf împreună, golful fiind, alături de cursele de automobile, una din cele mai plăcute preocupări ale mele."

ALBUM AUTO • ALBUM AUTO • ALBUM AUTO



MITSUBISHI STARION TURBO

Motor cu patru cilindri în linie, de 2000 cmc, prevăzut cu un arbore suplimentar de echilibrare a vibrațiilor. Puterea maximă produsă 177 C.P. la 6000 rot/min. Cuplul maxim 29 kgfm la 3500 rot/min. Pneuri de talie „superjoasă” 215/55 VR.14. Viteza maximă 230 km/h. Accelerația de la 0 la 100 km/h în 7 secunde.

CONCLUZIE

Dacă ar fi vorba să schimbe impresii în urma lungilor călătorii și-ar trebui să-și aleagă interlocutorul, între soție și mașină el ar prefera-o pe cea de a doua, fiindcă nu i-ar putea mărturisii

necazurile la care o supune, mai ales la depășiri sau la viteza excesivă cînd, sărmana, abia de-și mai poate trage sufletul.

V.B.



În fotografii: Nicolae Andrei la volan, într-o probă specială și în compania soției sale, Mariana.

UN PILOT PE TREPTELE AFIRMĂRII

Aprilie 1982. Cursă de viteză pe circuit la Sf. Gheorghe, județul Covasna. Cu ocazia antrenamentelor cronometrate, la grupa A, cel mai bun timp îl realizează Ștefan Iancovici. Situația aceasta nu miră pe nimeni. Mirarea începe după aceea, când se află că al doilea timp, la grupa respectivă, este opera unui necunoscut: Nicolae Andrei, legitimat la A.S.U.-Pitești, participant la întrecere cu o mașină personală, Dacia 1300.

Acesta este, ca să spunem așa, primul episod interesant din viața de pilot a lui Nicolae Andrei, care face parte acum din formația

I.A.P. „Îmi amintesc bine de acel concurs de la Sf. Gheorghe, spune Andrei, mai ales că numele mi-a fost menționat în revista „Autoturism”.

— Ce te-a îndemnat să vii la curse?

— Atmosfera din familie: tatăl meu, Alexandru Andrei, este mecanic auto. În tinerețe a alergat în concursurile de motociclism și de automobilism. Eu m-am trezit de mic printre mașini și am visat să devin pilot.

— Și, iată, ai devenit...

— Vreau să se știe că nu mi-a fost ușor. La început a trebuit să cheltuiesc ceva bani din buzunarul propriu pentru a-mi întreține mașina și a mă afirma cât de cât. Și această situație nu este valabilă numai în cazul meu, ci și al altora.

— Acum, când ai ajuns într-o echipă puternică, bine dotată, cine-ți pregătește mașina de concurs?

— Eu mi-o pregătesc. Înainte de a fi pilot, sint om de meserie: am absolvit o școală profesională de profil, am urmat liceul, apoi am făcut școala de maștri. Am lucrat ca mecanic de întreținere, ca frezor, ca mecanic auto. În uzină, la Colibași, muncesc de vreo opt ani, timp în care am trecut pe la Prototip, pe la I.C.S.I.T.A., pentru a ajunge la Competiții. O scurtă perioadă am fost încadrat în muncă și la Institutul de subingineri din Pitești.

— Câți ani ai, Nicolae Andrei?

— În decembrie 1988 voi împlini 31.



— Ai spus că te ocupi personal de mașină. Nu te ajută nimeni?

— Ba da, însă eu sînt, cum se spune, „vicioara întâi”. Eu pun mîna pe toate, eu îmi aleg soluțiile, eu verific totul. Numai așa pot să am încredere în mașină, să evit surprizele neplăcute. Dealtfel se știe că la o mașină, mai ales la una de curse, nu este bine să lucreze prea multă lume pentru că treburile se încurcă. Ocupîndu-mă personal de aceste lucruri, am reușit, pe parcursul anilor, să evit abandonurile din cauza penelor mecanice. Pînă la ora la care purtăm această discuție (august 1988, n.n.) n-am abandonat decît o dată, la Raliul Cibinium, în 1985. Atunci mi s-a rupt arborele motor, deoarece turometrul meu se defectase și arăta cu o mie de rotații mai puțin...

Spune, în continuare, că nici un pilot nu este scutit de întîmplări neplăcute. În perioada cînd el alerga pe cont propriu, la un concurs organizat în Pitești, a derapat pe nisip și s-a răsturnat. Culmea: s-a răsturnat, chiar la intrarea într-un cimitir! Ride și continuă să povestească. Se adunase acolo lume ca la bîlci și cineva, dorind să fie ironic, a zis: „Fraților, ăsta, răsturnatul, de pe unde mai e? Se dă țare băiatul, nu glumește”... În concluzie, zice Andrei, mașina a ieșit bine șifonată din acea întîmplare și reparația i-a costat o frumuseală sumă de bani.

După o pauză de un an (1983), Nicolae Andrei revine la competiții, dar nu mai face viteză, ci raliuri. Concurează un sezon în compania lui Daniel Mojilian și, la sfîrșit, se clasează al patrulea la grupa A, după Milu, Aldea și Gheorghiu.

Anul 1985. Îi are coechipieri pe Cristian Măcăneață și pe Dumitru Necula. Încheie sezonul ca vice-campion (grupa A), după cuplul Nuță-Dumitriu de la Unirea Tricolor.

1986. Andrei își schimbă din nou coechipierul. Concurează cu mai mult succes, dar nu poate trece de sibiinii Botezan-Popa. Este obligat să rămînă tot vice-campion la aceeași grupă A.

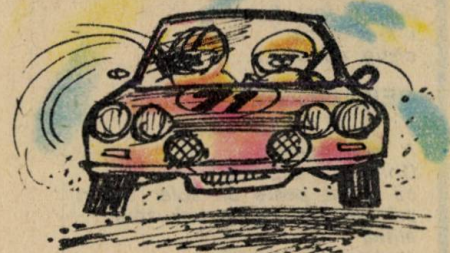
1987. Își schimbă grupa (trece la C.5) și îl aduce în mașina sa pe Gheorghe Barbu. De această dată, gheața se sparge: devine campion național!

1988. Alt an, alt navigator (Nicolae Voican), altă grupă (C.1) O grupă grea, deoarece aici concurează doi din marii campioni de raliuri ai țării: Ștefan Vasile și Ludovic Balint. Cuplul Andrei-Voican cîștigă Raliul Brașovului și se clasează pe locuri fruntașe în Raliul Deltei și în Raliul Harghitei. Cum Balint și Vasile înregistrează cite un abandon, Nicolae Andrei și Nicolae Voican devin lideri ai campionatului, atît în clasamentul absolut, cît și în acela al grupei. O situație deosebit de onorantă pentru ei, care le răspîndește talentul și munca și care ne oferă plăcuta ocazie de a le spune: Bravo băieți și succes pe mai departe! (Dumitru LAZĂR)

MOZAIC



● Faimoasa stațiune Saint-Moriz este anual gazda unor manifestări ai căror protagoniști sînt vehicule-sanie. Construcțiile sînt la liberă alegere a artizanilor, care sînt obligați, prin regulament, să le piloteze. Chiar și în sticla de șampanie se „află” năstrușnicul constructor care a imaginat-o.



— Dacă ne grăbim puțin, poate prindem ultima repriză a meciului de la televizor...

MICROSIOANE

CONTROL ETIC

- Dacă ești pe patru roți trebuie să înjuri?
- Ai cei șapte ani de-acasă?
- Îi am.
- Să-i văd!
- Știi, nu-i port cu mine.
- Să nu-i pierd, îi țin tot acasă!

NECOMUNICARE

Dacă ar fi fost și ea întrebată ce culoare să aibă n-ar fi ajuns, oaia neagră.



- Dv. ați circulat cu 94 km pe oră...
- Da, dar vă rog să mă credeți, am un motiv serios; am rămas fără frine și mă grăbeam către un service pentru reparație...

APĂRARE

Nu încapă nici o îndoială că dacă mașina cu care a ajuns la tribunal n-ar fi fost furată, i s-ar fi dat câștig de cauză.

PEDAGOGIE

A avut noroc Domnișoara Dacia că a dat peste un șofer bătrîn prin mîinile căruia trecuseră atîtea zburdalnice mașini.

MAȘINA ZBURĂTOARE

Și, deodată, își luă avînt și se ridică în aer, și omul rămas pe aeroport îi spuse:

- Măi, avionule, nu uita că tot eu te-am inventat!

MAȘINA ÎNCREMENITĂ

- Și cum, chiar așa? conduce el o mașină care stă pe loc?
- Da!
- Și îi convine?
- Da, fiindcă produce așa cum și-a propus: lucrează la un strung!

SIMULATOR

- Cum merge? Putem conta pe el?
- Reflexele îi sînt excepționale. Doar atît că intră în acțiune cu un minut mai tîrziu.

ZICALA

La volan zbura pe jos se țira.

Vasile BĂRAN



- Aș dori o piesă care, montată la autoturismul soțului meu, să-mi semnalizeze dacă pe scaunul din dreapta se așază cineva...

DIN ISTORIA UNEI MĂRCI

ROLLS ROYCE

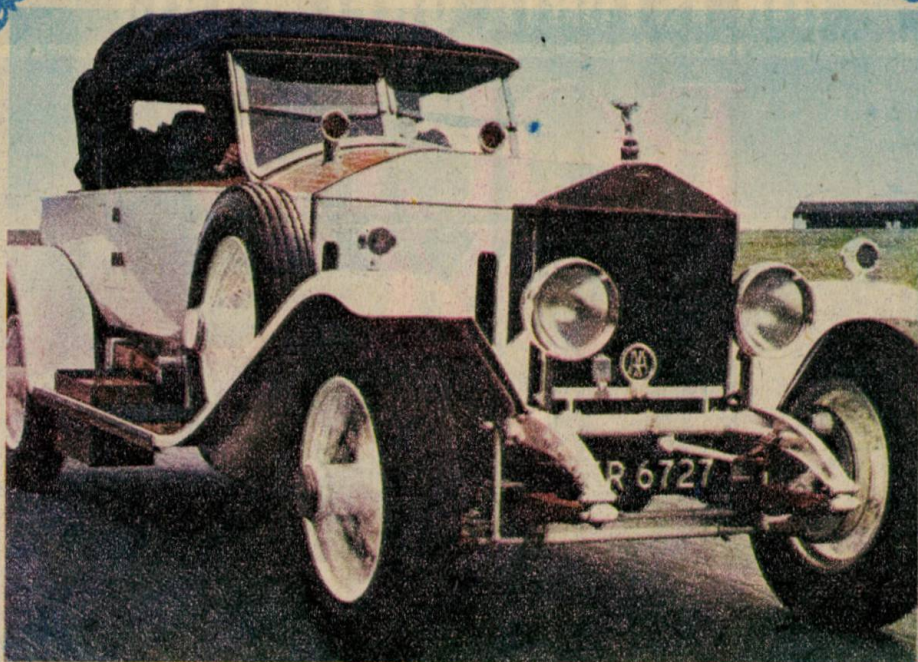


„Sir Rolls, vă prezint pe domnul Royce...”

Fără această mică formulă de politețe, pronunțată de către un oarecare Henry Edmunds, la 4 mai 1904, în holul restaurantului hotelului Midland din Manchester, „cel mai scump automobil din lume” poate că niciodată n-ar fi

existat. De fapt, cine erau cele două persoane, care s-au cunoscut în această împrejurare obișnuită?

Prima persoană: Charles Steward Rolls (1877—1910) era fiul unui baron, pasionat după cursele de automobile, care de-abia în-



cepuseră a intra în viața publică. A fost primul elev, din Cambridge, care a condus un automobil Peugeot, primul englez care a zburat cu un avion aproape o milă, după care a traversat Canalul Minecii și, din nefericire, unul dintre primii piloți englezi care și-a pierdut viața într-un accident de avion (12 iulie 1910). Ca excelent pilot de curse, Rolls a reușit să ocupe și locurile cele mai bune în raliurile de pe atunci.

Din vremea lui au rămas superlativele care definesc acest produs de excepție, automobilul Rolls-Royce, cel mai bun, cel mai scump, cel mai... „Cercetați perfecțiunea în fiecare lucru pe care îl faceți — cerea Charles Rolls. Reluați ceea ce este mai bun, ceea ce se face mai bine. Când acestea nu există, inventați-le! Nu acceptați nimic ca... aproape corect sau aproape bun”...

A doua persoană: Frederick Henry Royce (1863—1933), fiu de morar și inginer în electricitate, dirija o întreprindere de echipamente electrice; trebuie menționat faptul că Royce era și un desenator foarte bun și a avut dintotdeauna o mare slăbiciune pentru mecanica auto. A pretins colaboratorilor săi **PRECIZIE** în tot ce fac — cuvântul magic care l-a dus la un succes absolut în istoria automobilului. În perioada sa de început, în tinerețe, era tare nemulțumit de automobilul său „Dcauville”,

care uneori nu vroia nici în ruptul capului să pornească. Inginer fiind, și-a propus și a reușit să-și construiască propriul său automobil, botezat mai târziu „10 CV” Royce, dotat cu un motor cu doi cilindri, care să nu-l mai creeze probleme...

La 4 mai 1904, lordul Rolls — curios și atras de tot ce se mișcă pe roți — a sosit la Manchester, pentru a „testa” mașinaria lui Royce. De fapt, trebuie precizat că Rolls era deja o personalitate în domeniul automobilului: după ce a câștigat cursa „Miles de L'automobile Club de Grande Bretagne” (1900), la volanul unui „Panhard” 12 CV, devenise, oficial, reprezentantul firmei „Panhard” în Anglia, pentru desfacerea produselor ei și ale altor firme ca „Minerva” și „Mors”. Entuziasmat de prototipul lui Royce, „omul de afaceri” Rolls s-a angajat să se ocupe și de desfacerea acestui automobil, o colaborare care a pus bazele viitoarei firme „Rolls-Royce”, ce a luat flință în anul 1906, cu un capital de 60 000 lire sterline.

Primele 19 automobile tip „10 CV” Royce au fost puse în fabricație și ornate cu un voluminos și totodată, grosier radiator care, finisându-se, ulterior, a devenit o strălucită imagine de marcă, ce a purtat în timp gloria firmei.

În 1906, odată cu înființarea firmei, un Rolls-Royce „20 HP”, pilotat de Charles Rolls, a câștigat cursa „Tourist Trophy”, victo-



rie necesară și de bun augur pentru tinăra alianță „R—R”.

În 1911, C.G. Johnson directorul comercial al firmei a comandat sculptorului Charles Sykes, o statueta botezată „Spirit of Ecstasy” (spiritul extazului), care s-a montat pe bușonul radiatorului, pentru a evita, pe cât posibil, infundarea radiatorului de către proprietari, la efectuarea unor manevre obișnuite. Același Johnson a avut ideea de a pregăti, în 1907, pentru Salonul de la Londra, șasiul 40/50 de culoare argintie, pe care l-a numit „Silver Ghost”, o primă mașină de excepție, fabricată până în 1925.

Lansarea acestui tip de automobil a confirmat utilitatea motorului cu șase cilindri în linie, prevăzut cu sistem de ungere sub presiune (neagreat pe acea vreme de alți constructori) și o finisare „de lux”, de asemenea, mai rar folosită de alte firme. Interesant este faptul că motorul cu șase cilindri în linie realiza o putere de 48 CP la 1 250 rotații/minut, fabricația motorului fiind foarte bine studiată și realizată. Cu toate aceste noutăți, încă de pe atunci s-a remarcat faptul că în stilul casei „Rolls-Royce” orice noutate introdusă era un mister, un secret. Royce, nici măcar odată, nu s-a proclamat inventator.

Tipul „Silver Ghost” s-a produs în 19 serii (6 173 exemplare), motorul evoluind până la o cilindree de 7 428 cmc (alezajul x cursa de 114 x 120,7 mm) și o greutate de la 925 până la 1 275 kg.

În 1929 a urmat tipul „Twenty”, botezat de public „Baby Rolls”, care a avut ca noutăți: adoptarea cutiei cu 4 trepte, (în ciuda opoziției lui Royce) care își dorea o mașină mai dinamică în toate regimurile de funcționare ale motorului și introducerea de amortizoare hidraulice pe ambele punți. S-au fabricat doar 2 940 automobile „Twenty”, după care a urmat Phantom I, produs în 2 212 exemplare. Acest automobil a avut și el noutăți tehnice: motor îmbunătățit sub aspectul zgomotului (camera de ardere redesenată) consum ameliorat (de la 3 la 5 km cu un litru de combustibil), piesele mecanice cu o durabilitate mai mare, puntea față modificată iar viteza maximă peste 130 km/oră.

Au urmat Phantom II (construit în 1 767 exemplare) și Phantom III (710 exemplare) prevăzut cu motor de 12 cilindri în V (la 60°), cu supape în cap, cilindree 7 340 cmc (82,5 x 114 mm), puterea de 165 CP la 3 000 rot/min. Absorbând firma „Bentley” în 1931, „Rolls-Royce” i-a dat motorul de 20—25 HP, care s-a montat pe o caroserie mai sportivă.

Și astfel, echipa celor trei pasionați, pilotul Rolls, comerciantul Johnson și tehnicianul Royce — care își împărțea zilele și nopțile între planșetă și atelier, pentru a pune la punct, șurub după șurub, și în final, motoare mai

ușoare și mai silențioase lupta să convingă marea publică că epoca diligenței a apus. Nici măcar unul din cei trei nu și-a putut imagina că peste ani și ani, automobilul lor va fi în topul mondial și va deveni un simbol al Angliei.

Automobilele „Rolls” au devenit legendare prin robustețea și calitatea lor, iar ca fapt divers, și prin personalitățile care le-au avut preferate: Lenin, Charlie Chaplin, Șahul Iranului, Franco, Țarul Nicolae al II-lea ș.a.

În același timp nici o altă marcă de automobil nu a fost martoră la atît de multe evenimente istorice importante: deplasarea lui Foch, la Versailles, pentru semnarea tratatului devenit istoric; debarcarea aliaților pe plajele Normandiei, cînd a fost adus ca pasager generalul Montgomery; înăbușirea revoluției egiptene, în 1920, sub ordinele Duceului de Westminster; participarea în primul război a șasiului 30/40, blindat și echipat cu o automitrălieră; transportarea lui Clemenceau, de la domiciliu, de pe strada Franklin la Elysée, scăpîndu-l, în acest mod, de un atentat; transportarea a 5 000 răniți americani în primul război mondial; transportarea lui Rasputin pînă la malurile Nevel de către prințul Iussupov ș.a.m.d.

De „Rollsmanie” au fost contaminați mai toți „marii lumii”, indiferent de profesiune: artiști, sportivi, industriași, politicieni, etc. Mulți dintre cei care și-au cumpărat un astfel de auto-



turism, au ținut neapărat să și-l personalizeze, pentru a se deosebi de „restul lumii”. Industriașul W.R. Hearst, pentru a nu-și întrerupe lucrul și-a montat în habitacul un birou; d-na Wylie Churchill și-a amenajat un lăcuar cu oglindă și port prosoape; Hyderabad și-a amenajat un tron susținut de o cupolă din argint masiv; V.I. Lenin și-a montat șenile pe roțile din spate, pentru a nu derapa pe gheață. O celebritate a vremii, pe nume Mary Pickford, a avut curajul ca în timpul prohibiției să-și amenajeze un bar în habitacul mașinii. Mașina Phantom I, a celebrului bijutier Otto Openheimer, a fost supranumită „Diamantul negru”, deoarece era blindată cu locuri secrete în care se transportau diamantele brute din portul Anvers. Mașina lui Farouk avea partea din spate în formă de navă maritimă. Un director de supermarket și-a comandat o mașină cu interiorul amenajat stil Louis al XIV-lea, cu o sofă autentică, în spate, brodată cu mici puncte de Aubusson și cu ingeri, care-l urmau pe Cupidon, vopșiți sub formă de frescă, pe pavilionul habitacului. Iar atunci cînd celebrul John Lennon, lansat de grupul „Beatles” și-a comandat o mașină „Phantom VI”, în culori trăznite, conform model anilor '60, conducerea a acceptat comanda cu următorul comentariu: „Nu e politica firmei să comenteze sau să judece gustul clienților”.

La ora actuală, firma a construit și amenajat, cu echipamente specifice, un atelier gata de a executa, la cerere, comenzile fistiche ale celor mai trăznii clienți ai săi. „Rolls”-urile de azi sînt îmbrăcate în piele roșie, cu televizor și magnetoscop, altele pentru nu știu ce flică de emir, în piele albă și mochetă bleu-romantic, cu congelator și trapă în pavilion, cu toată aparatura stereo...

Cel care pătrunde în zona amplasării uzinelor Rolls-Royce, la Nantwich și Crewe, întâlnește o pancartă — pusă la sugestia unui ziarist de la Time, în 1908 — pe care se anunță că proprietatea aparține „fabricantului celui mai bun automobil din lume”.

Fără îndoială că această lipsă de modestie este acoperită de realizări demne de toată lauda. Nici n-a uitat vizitatorul avertismentul de mai sus, că apare o altă pancartă: Atenție! Automobile silențioase! Această lozincă într-adevăr merită un premiu de frumusețe în domeniul reclamei: „Feriți-vă! Mașinile noastre echipate cu cele mai echilibrate motoare din lume, nici nu pot fi auzite cînd trec”. În curtea uzinei, într-un hangar „prînsele” gata de livrare își așteaptă liniștite stăpînii care le vor purta nemilos pe drumurile lumii.

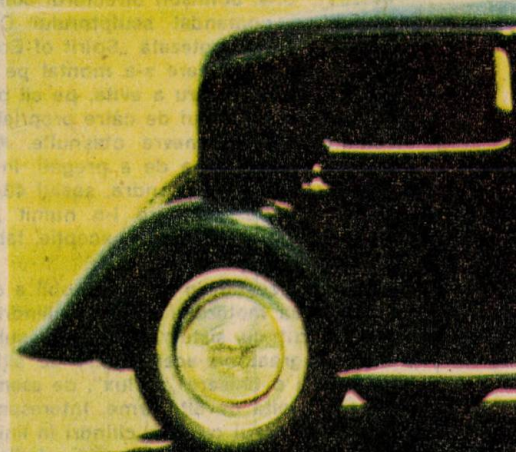
În prima hală, de fapt un imens hangar, iluminat natural, vizitatorul rămîne uimit: nu tu roboți, nu tu automatizare, nu tu benzi de montaj ș.a.m.d., ca în orice mare uzină de automobile, care se respectă. Explicația este firească: la producția anuală (sub 4 000 exem-

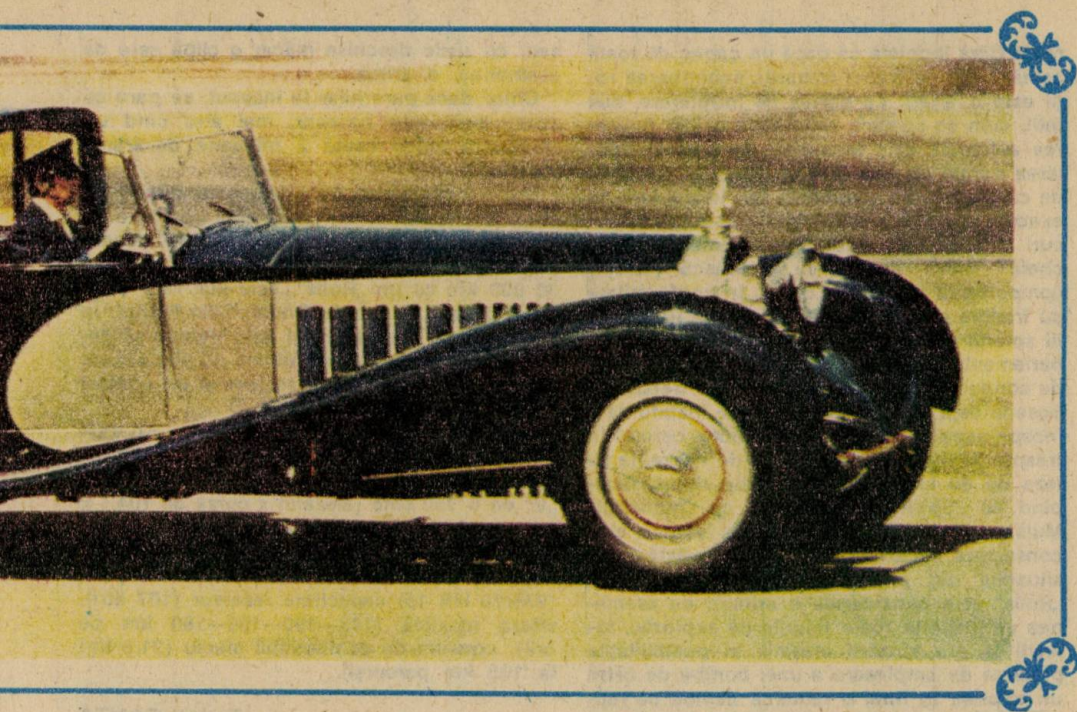
plare), la cantitatea uriașă de manoperă executată de meseriașii firmei, la tradiția unor operații executate, de ce nu? — încet și bine — cu mîgală, pasiune și mîndrie... nu este nevoie de „ansamblu de mijloace” care duce la productivitate foarte mare.

La „R-R” pînă și șuruburile sînt prelucrate în uzină („Preferăm să ni le facem; este mult mai sigur”, după cum afirma un muncitor). Iată deci un element mărunț, lipsit de importanță, dar neglijat de mulți constructori... Șuruburi care, de exemplu, la orice automobil pot să creeze probleme, dacă nu sînt executate și tratate corect: slăbirea unei volante motor, a unui arbore planetar sau chiar a unei roți.

Tabloul de bord al unui „Silver Spirit”, de exemplu, are nu mai puțin de 208 piese din lemn, care trebuie pregătite cu mîgală, respectînd simetria și formele definite în proiecte. La motorul cu opt cilindri, se verifică, cu aparatură laser, cursa fiecărui piston, operație formală, ținînd seama că se cîntărește și măsoară piesă cu piesă.

Referitor la radiator, amintit anterior, este interesant de observat că nu există nici matrice și nici alte dispozitive moderne de măsurare. Un muncitor lucrează un radiator într-o zi, ajutîndu-se de un cadru etalon din lemn (cel original, construit de Royce, în 1904), operațiile de șlefuire avînd o durată de peste 5 ore... Este interesant de menționat că fiecare din cei 12 muncitori care construiesc radiatoare, le marchează, acestea fiind unice (ra-





diatorul este curbat, pentru a se obține perspectiva dorită; după cum afirma un ziarist, oamenii lui „R-R” s-au inspirat după tehnica ce au folosit-o grecii la coloanele Parthenonului... cu toate că — probabil — nici unul n-a fost pe acolo).

În sectorul de pielărie, aceeași exigență deosebită, pielea necesară pentru scaune și garnituri fiind aleasă cu mare atenție pentru a fi perfectă, fără pete, zgîrieturi sau rosături (se afirmă că se alege din pielea a 12 vaci cantitatea necesară unui Rolls-Royce).

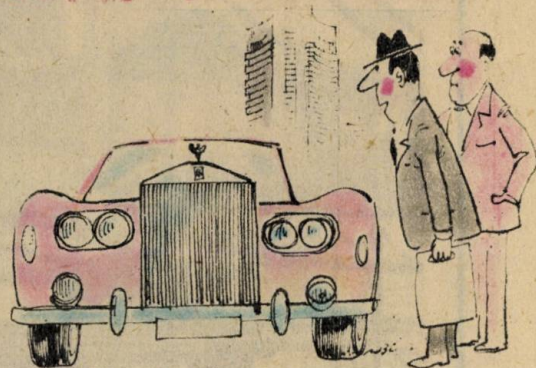
În ceea ce privește tehnica de fabricație a statuetei „Spirit of Ecstasy”, procedeul datează de mai bine de 4 000 de ani, pe cînd era folosită de chinezi. Într-o matriță rece se toarnă ceară topită, care ulterior este „sculptată” manual, pentru a corespunde cu modelul original. În continuare această Lady, ca o luminare, este îmbrăcată într-un inveliș refractar, după care, în ea se toarnă oțel, care topește ceara și ia forma respectivă. Juriștii lui „R-R” afirmă că au, anual, peste 400 de procese de falsuri ale faimoasei statuete.

Nu toată lumea însă este obligată să poarte „Statueta” pe capotă. Iată unele excepții: mașina Phantom VI, a reginei Elisabeth, are ca mascota sa personală: „St. Georges” luptîndu-se cu dragonul; Jackie Coogan și-a montat o statueta a lui, la vîrsta copilăriei, cînd a jucat rolul lui „Kid” de Chaplin; un măcelar și-a montat un crengurșt din argint masiv; Lloyd George și-a montat un obuz cu

aripi; Woodrow Wilson și-a fixat pe capotă o statuie cu un tigru de Princeton, iar ducele de Gloucester o pasăre de pradă.

Un automobil „Rolls-Royce” nu este condus de oricine, oricum. La firmă se primesc aproximativ trei cereri pe zi, dar nu pot fi satisfăcute mai mult de 50—75 anual, pentru a participa la cursurile școlii de conducători auto a uzinei.

Iată, pe scurt, programul care se derulează timp de o săptămînă. Pregătirea începe cu o veritabilă lecție de istorie asupra firmei, de la începuturi pînă în prezent. În continuare, se trece la „tehnica”: mai întîi cum se schimbă o



— Nu zic nu, e frumusea... Dar în comparație cu a mea are suspensia cam moale..



roată (fără îndoială că dacă un capac de roată costă 2 000 de franci francezi, schimbarea roții este o artă!). La partea de întreținere, mai întâi, cum se spală o astfel de mașină (spălarea automată este interzisă!); se permite spălarea numai cu apă rece și ștergerea cu piele de cămilă (nu de căprioară), iar, la trei luni, se execută o ceruire cu o soluție specială. Miercuri dimineața se trece la problemele de „etichetă”: elevii trebuie să cunoască (învețe) comportarea în diferite ocazii, în conformitate cu tradiția și protocolul momentului (una e să fii șoferul unui emir, și alta al unui membru al parlamentului englez). Apoi se trece la „testul de conducere” (evident, fiecare elev trebuie să posede deja permis de conducere înainte de a începe școala): derapaje controlate, cercuri în treapta de mers înapoi a cutiei de viteze, la viteza de 80 km/oră(!) cu diferite tipuri, începând cu „Spirit” și terminând cu „monstrul” Mulsane Turbo R. Ultima zi de școală este consacrată securității: se trec în revistă toate situațiile din practica rutieră (a ciocni un „Rolls” este considerată o crimă); de asemenea se prezintă toate tipurile de explozivi, folosiți la ora vânzării mașinii, și posibilitățile practice de amplasare a unei bombe de către un terorist. În final o remarcă demnă de reținut: a părăsi un automobil „Rolls”, pe un tran-

seu, cu ușile deschise măcar o clipă este de asemenea, o crimă.

Chiar dacă pare hilar la început, se pare că acest curs este necesar, mai ales cînd un „R-R”, la modă costă 2 milioane de franci francezi.

După o săptămînă deci de școală, diferiți instructori își dau avizul dacă este posibil a se elibera certificatul. O insignă specială — care se poate purta numai după ce s-au rulat peste 30 000 km cu un „Rolls”, este mai rară decît cunoscuta „Legiune de Onoare” din Franța. În același timp, conducătorul auto trebuie să demonstreze că a parcurs ultimii 10 000 km cu aceeași mașină, căreia i se face și un control tehnic amănunțit.

Gama ROLLS-ROYCE 1988—89: SILVER SPIRIT, SILVER SPUR, CORNICHE, LIMOUSINE, PHANTOM VI — toate cu motor de 8 în „V” de 6 750 cmc (alezajul x cursa de 104,1 x 99,1 mm), puterea și cuplul (secrete), 16 supape, alimentate prin injecție de combustibil, cutie de viteze automată cu trei trepte, pneuri (235/70 HR 15) capacitate rezervor (107 litri), viteză maximă (193—190—190—180 km pe oră), consum de combustibil mediu (21,5 litri la 100 km parcurși).

ing. Traian CANTĂ





PEUGEOT 205 RALLYE

Motor cu patru cilindri în linie dispus transversal în față, înclinat cu 6° spre înainte. Bloc motor din aluminiu. Axă cu came plasată deasupra chiulasei și antrenată prin cureaua dințată. Alimentarea prin două carburatoare orizontale dublu corp, tip Weber 40 DCOM 10. Capacitatea cilindrică 1294 cmc. Alezaj x cursă 75 x 73,2 mm. Raport de compresie 9,6:1. Puterea maximă 103 C.P. la 6800 rot/min. Cuplul maxim 12,2 kgfm la 5000 rot/min. Greutate 805 kg. Pneuri 165/70 HR-13. Ampatament 2420 mm. Ecartament față/spate 1400/1336 mm. Lungime 3705 mm, lățime 1572 mm, înălțime 1374 mm. Viteza maximă 188 km/h. Accelerație de la 0 la 1000 m cu plecare de pe loc în 31,5 secunde. Consum mediu, în conducere sportivă, 13 litri/100 km.

TVR-S CONVERTIBLE



Cabriolet produs în Anglia într-o cadență de zece autoturisme pe săptămână. Motor cu șase cilindri în linie, amplasat longitudinal în față. Axul cu came plasat central, deasupra chiulasei și acționat printr-o cureaua dințată. Alezaj x cursă 93,0/68,5 mm. Capacitatea cilindrică 2792 cmc. Raport de compresie 9,2:1. Puterea maximă — 160 C.P. la 6000 rot/min, cuplul maxim 17 kgfm la 4300 rot/min. Dimensiunea pneurilor: 205/60 VR 15. Lungimea — 4000 mm, lățimea 1450 mm, înălțimea 1117 mm. Greutatea — 900 kg. Accelerație de la 0 la 100 km/h în 7 sec. Viteza maximă 215 km/h.

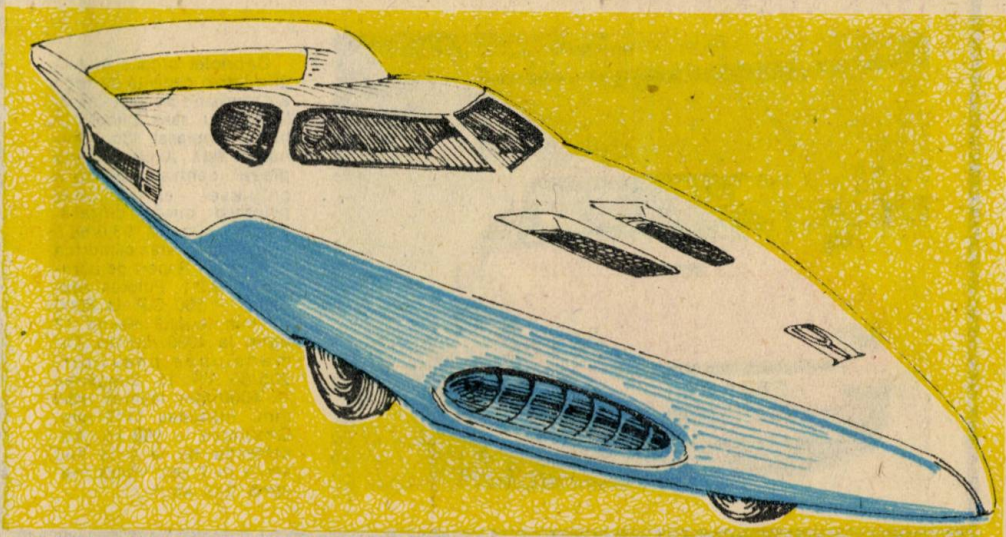


Două modele create de designerul american Alex Tremulis.

SARANTOS a fost proiectat pentru a fi dotat cu un motor preluat de la Oldsmobile Toronado, de 550 C.P., cu turbocompresor, plasat transversal deasupra roților din spate. Roțile față sînt incluse în profilaj, un stabilizator apăsîndu-le pe sol în momentul cînd viteza depășește 300 km/h. În spate, stabilizatorul poate servi și de frînă aerodinamică, în funcție de înclinarea care i se imprimă de către conducător. Parbrizul circular oferă o vizibilitate panoramică.

TREMULIS VOISIN este inspirat din tehnica construcțiilor aviatice. Alex Tremulis l-a întîlnit pe celebrul constructor francez Gabriel Voisin, cu ocazia unui Salon la Paris. Acesta prezentase o variantă a modelului „Cocci-nelle” care avea patru roți dispuse în trapez. Tremulis a asimilat detaliile constructive și a conceput un autovehicul avînd patru roți în trapez, echipat cu motor transversal, care să acționeze roata din față și pe cea din spate. Direcția, exercitîndu-se asupra acestor două roți, imprimă o excelentă maniabilitate, deoarece raza de braț avea 7 metri. Efectul giroscopic al roților asigură o stabilitate perfectă pe viraj.

DESIGN





UN AUTOTURISM de Legendă

Patru modele și-au câștigat titluri de „nobilețe” în ierarhia autoturismelor, importanța lor fiind aproape istorică: VW Coccinelle, Renault 4, Mini Morris și Citroën 2 CV. Dintre acestea, unul care pentru francezi are valoare de simbol este Renault 4. Lansat în 1961, R4 a fost fabricat, în diverse variante, în 7,7 milioane exemplare, înregistrând cel mai mare succes comercial din istoria automobilului francez.

DE LA 4CV la R4

R4 a fost conceput pentru a lua locul legendarului 4 CV, prezentat la cel de al 33-lea Salon al automobilului de la Paris în octombrie 1946, cu ocazia primului salon deschis după al doilea război mondial. Când 4 CV, primul autoturism francez a cărui producție a depășit un milion de exemplare, a început să piardă teren în fața rivalului 2 CV Citroën, s-a decis înlocuirea lui.

Biroul de studii și dezvoltare al firmei a primit dispoziția să proiecteze un vehicul care să poată transporta patru persoane, cu bagaje, dar capabil să poată deplasa și obiecte cum ar fi, spre exemplu, un frigider. Trebuia, deci, să

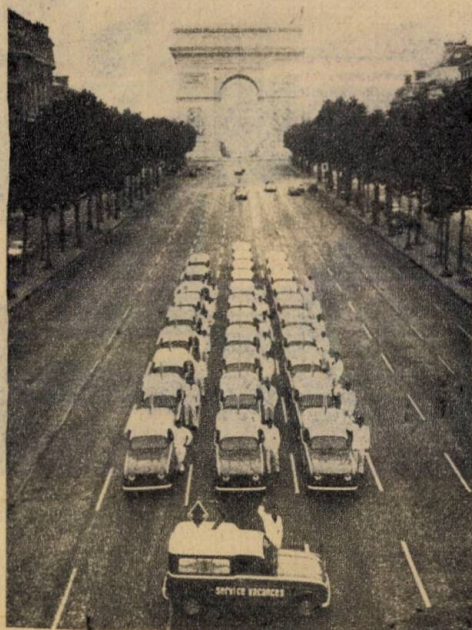
fie robust și utilizabil și în regiuni rurale, pe șosele nepavate. Biroul de studii a desenat un autoturism, care pentru prima dată avea cinci uși, pentru a permite amplasarea bagajelor. Autoturismul a derivat dintr-o furgonetă, care a apărut mult mai târziu sub numele de Estafette. Proiectul a îmbrăcat mai multe forme de caroserii, unele semănând cu Dauphine, la acea epocă model de succes, până când aspectul a fost radical schimbat. Indicația era că nu este necesar ca autoturismul să fie frumos, ci robust și practic. Prototipurile au fost supuse la teste extreme, pe parcursul a două milioane de km și la temperaturi variind între -40°C și $+50^{\circ}\text{C}$.

Modelul a fost prezentat publicului în august 1961. Presa a subliniat robustețea și facilitatea de întreținere, dar l-a găsit „urîțel” și a pronosticat că va fi nevandabil.

Previziuni false! Micul Renault s-a vîndut la început mai bine în mediul rural. Primul an a însemnat producerea a 19 542 exemplare, depășind 200 000 în anul următor. În 1964 ajunsese la o jumătate milion, iar în februarie 1966 la un milion. Apogeul producției s-a situat în 1968 cu 336 604 autoturisme și 52 268 furgonete. Treptat, cu anii, producția înregistrează reculuri ajungînd în 1986 la 90 000.

Regia Renault a decis oprirea fabricării lui R4. Ultimele exemplare au ieșit de pe liniile uzinei-mame de la Boulogne-Billancourt la finele lui martie 1987. Dar producția va continua în uzinele din Spania și Iugoslavia, în special a furgonetelor. Specialiștii spun că nu se poate afirma cu certitudine cît timp va dura și această transplantare. Poate luni, poate ani... Dar, spun ei, copilul nu se mai naște acasă la el!

Octavian NICULESCU



TOKIO MOTOR SHOW

„Profitați de viață rulind — viitor promițător al omului și al vehiculului său” — sub acest moto s-a desfășurat ultimul Tokyo Motor Show, destinat aproape în exclusivitate autoturismelor de vacanță. Autoturismele, studiul futuriste, „armate”, însă, cu o tehnologie avansată, degajă generos ideea de ceea ce gîndesc japonezii despre automobilul de „loisir”.

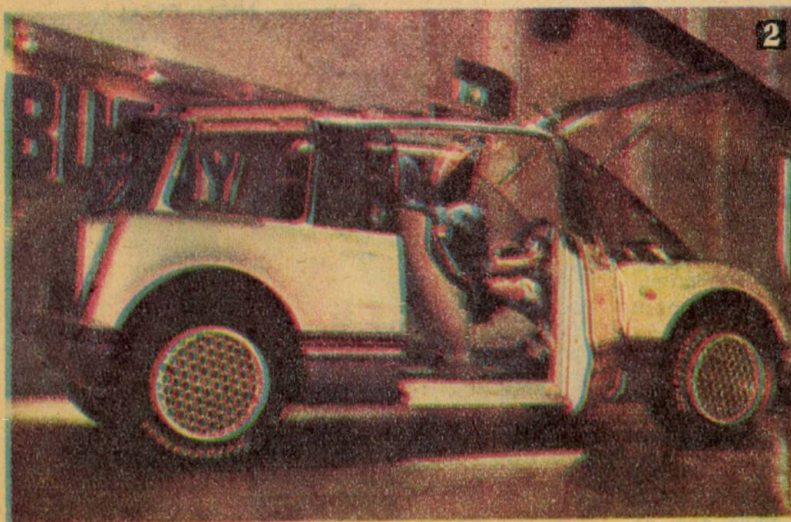
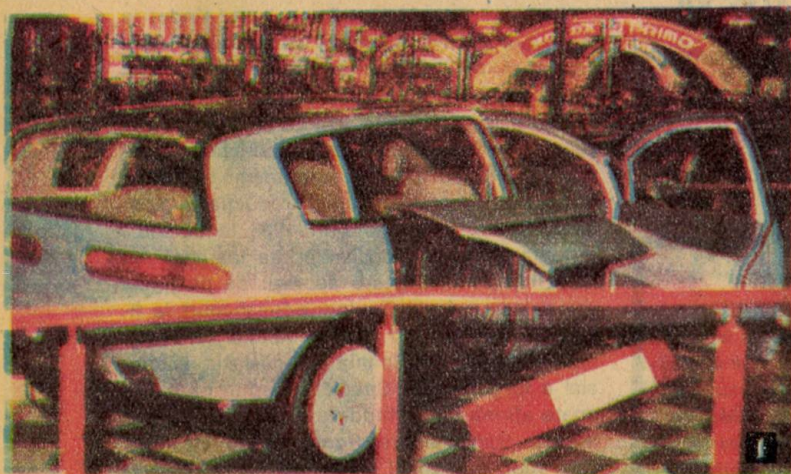
1. Grație ampatamentului și formei aerodinamice particulare, „Nissan Jura” oferă o adevărată „locuință” confortabilă, pentru etape lungi. Roata de rezervă și trusa cu scule sînt plasate într-un compartiment special, în ușa dreaptă spate.

2. Pe autoturismul „Urban-Buggy”, al firmei Daihatsu, ferestrele laterale, parbrizul și hayonul sînt rabatabile. Scaunele sînt fixe, iar ansamblul volan-tablou de bord-pedale devine reglabil.

3. „Coa III”, al firmei Isuzu, beneficiază de o transmisie cu regulator electronic. Pentru a urca la bord, trebuie înclinată spre față partea centrală a caroseriei.

4. Micul „Suzuki RT-1” este în elementul său pe cele mai dificile terenuri. Principalele sale caracteristici sînt motor central, cutie de viteze cu șase trepte, tracțiune integrală permanentă.

5. „Toyota AXV-II” are portiere gen aripi de fluture și suprafețe vitrate extrem de generoase.





Știați că...

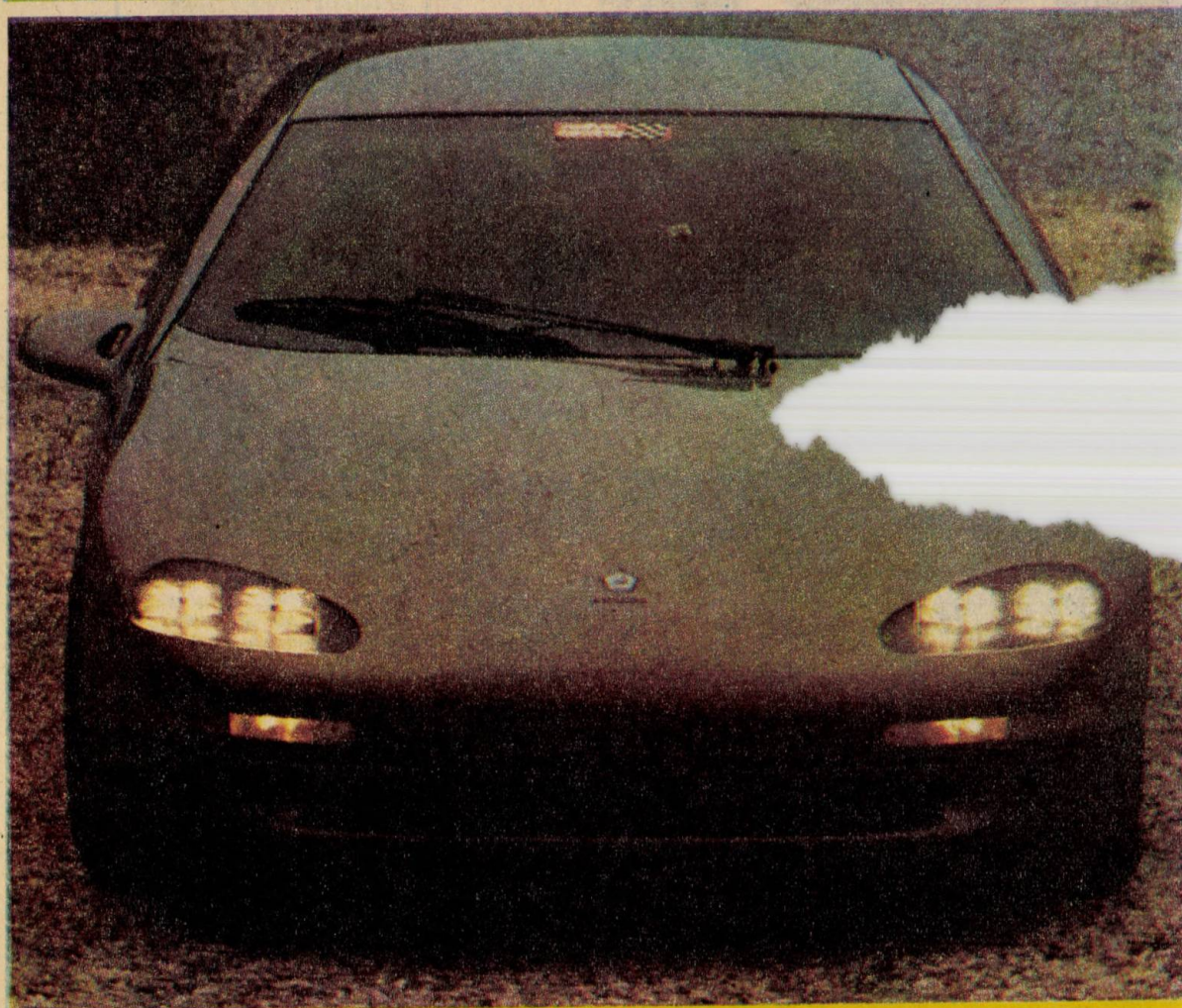
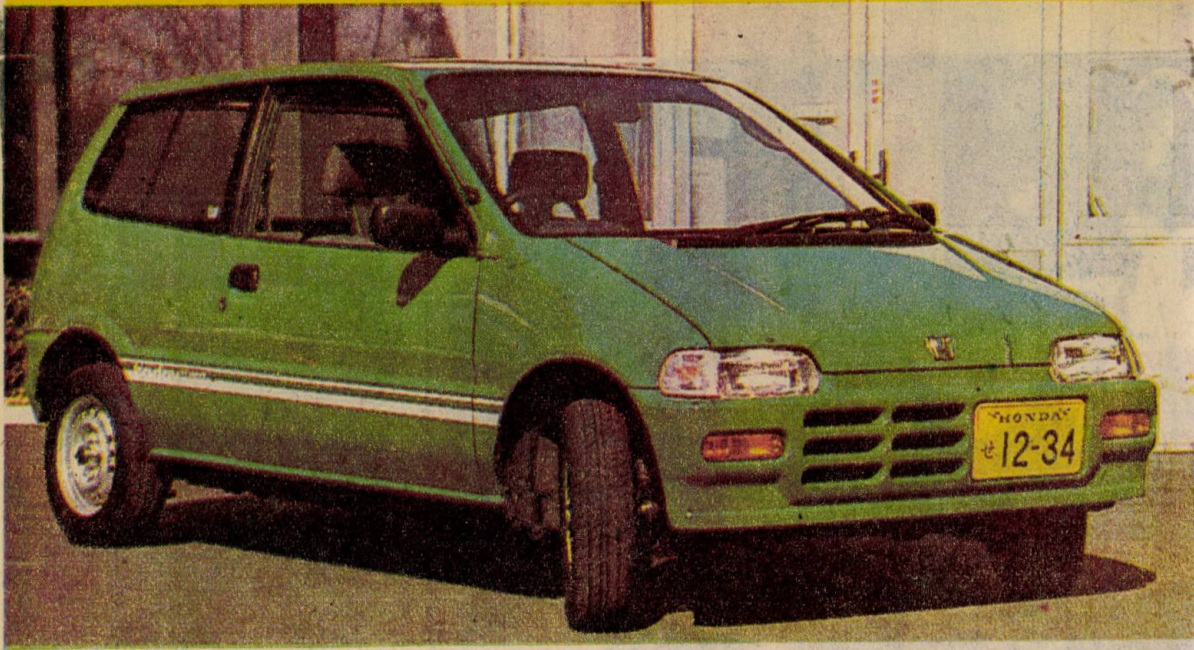
...în S.U.A. a fost pus la punct un dispozitiv care înregistrează viteza autovehiculelor? Plasat pe tronsoane cu alinamente lungi, care „îmbie” pe șofer să „calce” pedala de accelerație, aparatul poate înregistra, într-o oră, peste 1000 de imagini.

... într-o secundă, un autoturism care rulează cu 30 km/h parcurge o distanță de 8,3 metri, iar dacă rulează cu 100 km/h distanța parcursă este de 27,7 m?

... femeile la volan au mai mult „zei de conducere”? După trei ore de șofat, bărbaților le scade „zeiul” cu 11%, în timp ce femeilor le sporește cu 11%. Bărbații conduc mai „fluide” decât femeile mai „neaccidentogene”.

... o statistică care a fost realizată de specialiști în trafic motorizate, spune că vârsta ideală la care se obține permis de conducere este cuprinsă între 18-21 ani (44%), 21-40 ani (42%), 41-50 ani (20%), peste 50 de ani (18%)?

... primul hoț de automobile a fost un șofer din Paris? El a furat, în anul 1898, mașina patroanelor, dar a fost prins rapid. În 1896 s-a înregistrat și primul accident în traficul rutier.



ALBUM

HONDA TODAY

Mini-autoturism (lungimea totală 3010 mm) destinat pieței japoneze, Honda Today beneficiază de o caroserie cu un desen original, aerodinamic și funcțional. Motorul cu trei cilindri în linie, montat transversal, deasupra punții față, este prevăzut cu o chiulă cu patru supape pentru fiecare cilindru. Capacitatea cilindrică 550 cmc. Se livrează la alegere cu sistem de alimentare cu carburator (controlat electronic) sau cu „injecție multipunct” tip PCC-PI model Honda. Puterea furnizată este de 36 C.P. și respectiv 44 C.P. la turația de 7600 rot/min. Viteza maximă este de 125 și respectiv 132 km/h, iar consumul mediu de 4,2 și 4,7 litri/100 km.

LAMBORGHINI PORTOFINO

Motor de opt cilindri în V așezat în fața punții din spate. Capacitatea cilindrică 3485 cmc. Raport de compresie 9,2:1. Puterea maximă 255 C.P. la 7000 rot/min, iar cuplul maxim 32 kgf.m la 3500 rot/min. Cutie de viteze cu cinci trepte, tracțiune pe roțile din spate. Dimensiunea pneurilor: 225/60 VR 16. Dimensiuni: lungime 4811 mm, lățime 1843 mm, înălțime 1303 mm. Greutate totală: 1500 kg. Accelerație de la 0 la 100 km/h în 6,8 secunde. Viteza maximă 240 km/h.

Să Zîmbim!

● Cîștigător al raliului „Monte-Carlo”, X povestește motivele, care l-au determinat să rateze o petrecere:

„Am fost invitat la o recepție de gală prezidată de prințesa Grace de Monaco. M-am agitat să-mi găsesc rapid un smoching și m-am dus. Dar, ajungînd în ușă, am constatat că toată lumea era îmbrăcată în blugi și bascheți. În fapt, era vorba de o simfonie cu scop caritabil. Dacă mă uitam pe invitație mai bine aș fi citit „n.h.” (non habillée).

● Un automobilist olandez, înfuriat la maximum, îi spune unui polițist:

— Iată, sînt două ore de cînd mă rotesc în jurul acestui sens giratoriu fără să reușesc să părăsesc Parisul!

— Domnule, răspune calm polițistul, cînd ai șansa să te afli în Paris, nu încerci să-l părăsești atât de repede!

● Un scoțian se duce la un vânzător de autoturisme de ocazie și cere să i se arate unul „de excepție”. Comerciantul, arătîndu-i o minune, îi spune: „Remarcați prospețimea vopsitoriei, dulceața pernelor de catifea, starea excepțională a ștergătoarelor de parbriz.”

— Dar motorul? îndrăznește scoțianul.

Atunci vânzătorul răspunde disprețuitor:

— Evident, domnul se leagă de detalii...

● O tinăra mioapă se duce la optician, decisă să poarte ochelari.

— Vreau să învăț să conduc automobilul. Dar mi se spune că sticlele ochelarilor fac să lucească și mai mult farurile mașinilor care vin din sens invers.

Opticianul, mualit, răspunde:

— Sticlele de ochelari mai puțin, însă sticlele de coniac, în mod sigur!

● Respectînd tradiția timpului, cu ocazia Noului An, o orchestră s-a plasat la fereastra casei lui André Citroën. Au cîntat ce au cîntat, dar vizatul nu mai apărea. Într-un tîrziu, somat cu note de trompetă, celebrul constructor ieși la geam și întrebă:

— Cîți sinteți dv. domnilor?

— Douăzeci, domnule!

— Vă mulțumesc la toți douăzeci împreună. Și închide geamul!

● Un automobilist și-a parcat autoturismul într-un oarecare loc. Intervine un gardian, care îi spune:

— N-aveți drept să parcați aici!

— Dar, ieri dimineață, aici am staționat!

— Aceasta nu schimbă cu nimic situația. Circulați!

— Bine, dar aceasta este o ereză, răspunde revoltat impricinatul, lovind cu palma în capota mașinii!

— Poate fi și un Cadillac, îmi este egal!

● Un adevărat uragan se dezlănțuise asupra unui oras. Soția se adresează soțului, cuibărit în fotoliu:

— Sule-te în mașină și du-te la farmacie să-mi lei un tranchilizant!

— Dar nu vezi ce vreme? Este un timp să nu dai un ciîne afară!

— Și ce? Ți-am cerut să trimiți ciînele?

● Se spune despre Henry Ford că nu agreea deloc proverbele și dictoanele. Sărbătorind a 85-a aniversare a zilei de naștere, el se adresa malițios ziaristilor: „Niciodată n-am fost, de acord cu ada giul care pretinde că cel bun mor tineri...”

● Unul dintre cei mai renumiți piloți de încercare ai firmei Renault, socotit „cel mai înalt talent în cel mai scund om”, s-a hotărît să-și publice memoriile. Adresîndu-se unei edituri faimoase, acolo a fost întîmpinat cu oarecare rezervă.

— Și cum înțelegeți să publicați cartea?

Simțînd rețineră, fostul pilot spune:

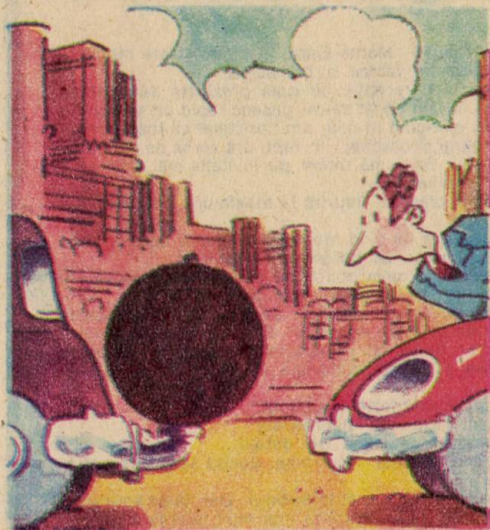
— În ediție de buzunar, bineînțeles!

● În fața vitrinei unui magazin de antichități auto, doi tineri se sfătuiesc cum să se amuze cu vânzătoarea. Intrară în incintă și se adresară fetei:

— Am citit pe vitrină „Ocazii”. Aveți deci fel de fel de ocazii! Pe noi ne-ar interesa o bună ocazie de a ride!

— Nimic mai simplu, răspunde vânzătoarea îndreptînd un de get, ca o țeapă, spre un perete. Priviți-vă în oglinda aceea...

REMORCAȚI CORECT!



Remorcarea unui vehicul este totdeauna un travaliu de echipă: cel mai bun cablu nu este de nici un folos, dacă nu găsești automobilul prevenitor și automobilul capabil să efectueze remorcarea. Cel mai adesea, teama de a nu-și produce pagube temperează, la cei mai mulți, automobiliști, bunăvoința. Iată câteva sfaturi care s-ar putea să spulbere celor puțini „frica de a remorca”:

- Vehiculul care tractează trebuie să aibă greutatea și dimensiunile cel puțin asemănătoare cu cele ale vehiculului depanat. Nu vă încumetați să remorcați cu un mic autoturism unul cu gabarit mai mare;

- Toate manualele de întreținere explică precis locul unde trebuie prinsă ștanga de remorcare;

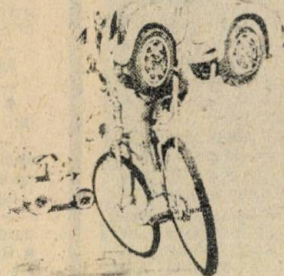
- Agățați în spatele vehiculului depanat triunghiul de pană, pentru a informa partenerii de trafic în ce situație vă aflați;

- În vehiculul remorcat trebuie oprite încălzirea, ventilația (gazul de eșapament) și deschisă o fereastră;

- Înainte de a demara, conveniți cu „coechipierul” asupra unui semnal care să indice necesitatea sau situația unei frinări rapide;

- Declanșați contactul de așa manieră încât direcția să fie deblocată; totodată, verificați funcționarea semnalizatoarelor, a stopurilor și claxonului.

- Atenție! La autoturismele dotate cu servo-frină, efortul de apăsare pe pedala de frână se mărește considerabil în timp ce motorul este oprit;



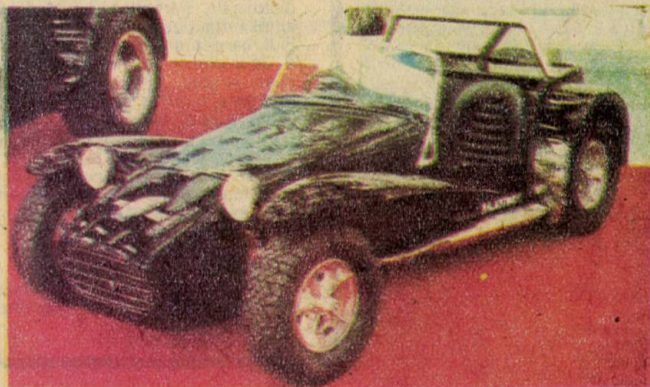
- Nu faceți nici o schimbare inutilă de treaptă de viteze! Rulajul într-a doua este suficient pentru a imprima vehiculului o viteză de 40 km/h, de altfel maximal admisă, în situația în care vă aflați;

- În cazuri fortuite (aparitia unui pieton sau biciclist între cele două vehicule), singura soluție constă în frinarea cu pedala la fund de către conducătorul vehiculului remorcat; este preferabilă producerea unei avarii ușoare a vehiculului care tractează decît rănirea unui om.

Ion BANU

MOZAIC

- Donkervoort, construcție olandeză, bolid în miniatură (123 cmc, 3 CP, 2,13 m lungime, 100 kg) expus la Salonul de la Geneva la standul „bijuteriilor” auto.



MICROSIOANE

RELATIE

Dincolo de volan — șoseaua,
dincoace de șosea — volanul!

CURIOZITATE

Pe atunci Eva era o fetiță speriată.
Altfel ar fi luat mărul și l-ar fi aruncat, ca pe o piatră, în fruntea diavolului aceleia cu barbă.
Mai târziu chiar așa a și vrut să facă, dar bărbatul care nu-i lipsit de inteligență n-a mai ademenit-o precum odinioară cu mere, ci cu lucruri noi dintre care nu lipsesc țigările.
și Dacia 1310.

ISTORIE

E adevărat, multe drame s-au petrecut de cînd au apărut mașinile.

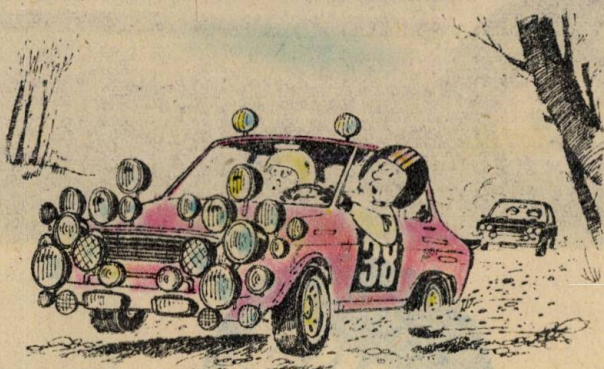
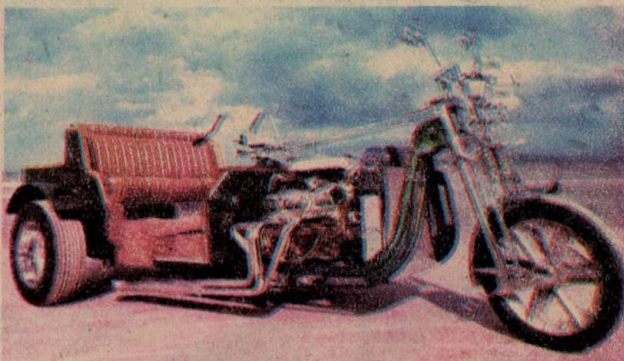
Dar și cîte alte tragedii n-ar fi avut un alt sfîrșit? De exemplu, atunci cînd Richard Englezul a strigat:
„Dau un regat pentru un cal!”
ar fi apărut în fața lui superbul nostru ARO ar fi fost cea mai teribilă întîlnire din istoria omenirii:
— Richard!
— ARO de Cîmpulung! Domnilor, vom învinge!

MARATON

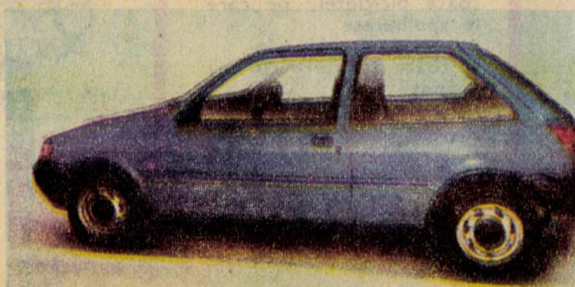
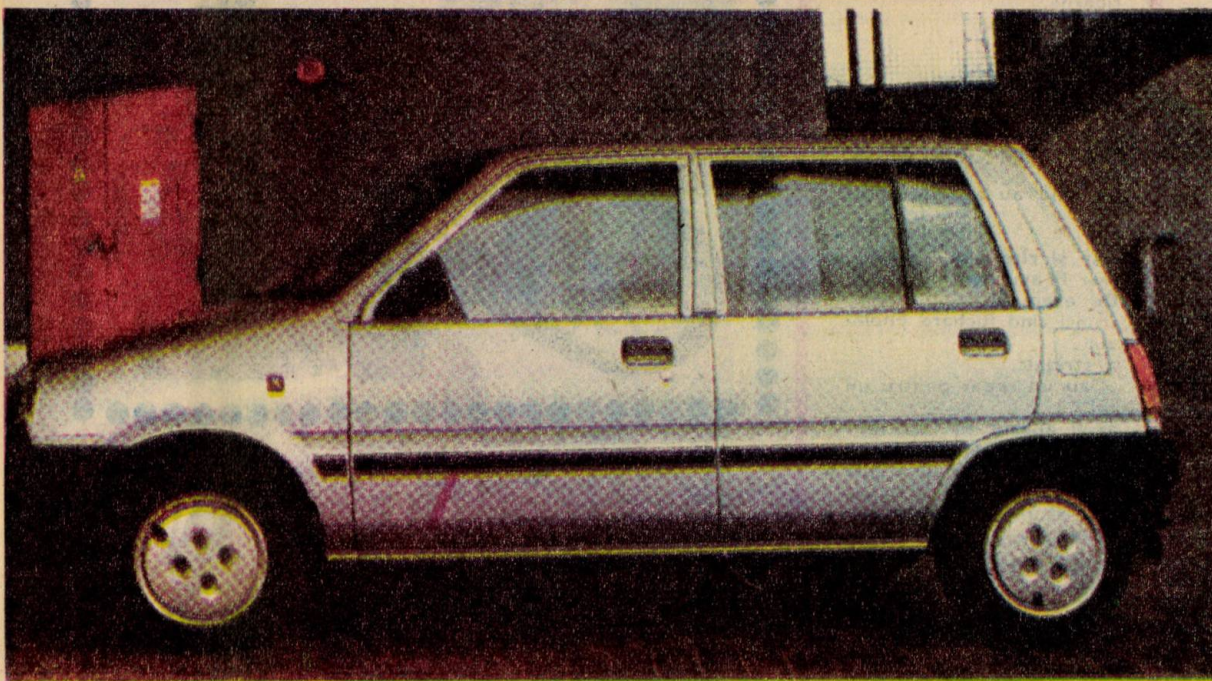
În cele din urmă, toate bicicletele pe care le spulberase cu aerul vitezei sale și toate căruțele cu cai speriați l-au întrecut!

Vasile BĂRAN

CHEVY TRIKE. O „glumă” pe trei roți, animată de un motor V8 Chevy, de 350 cmc, cu raport de compresie 8,5:1.



Ai montat atîtea faruri ca să vedem bine noaptea. Dar eu nu mai văd nimic ziua.



AUSTIN MONTEGO 2.0 SI

Motor cu patru cilindri în linie. Capacitatea cilindrică 1994 cmc. Alezaj x cursă 84,5 x 89,0 mm. Puterea maximă 115 C.P. la 5500 rot/min. Cuplul maxim 18,5 kgfm la 2800 rot/min. Raport de compresie 9,1:1. Injecție de benzină Lucas electronică tip „L” multipunct. Aprinderea programată electronic. Tracțiunea pe roțile din față. Coeficient de aerodinamicitate $C_x = 0,37$. Dimensiunea pneurilor 185/65 SR 14. Alternator 12 V, 44 Ah. Capacitatea acumulatorului 55 A. Viteza maximă 187 km/h. Accelerarea de la 0-100 km/h în 10,4 secunde. Consumul mediu 8 litri/100 km. Capacitatea rezervorului de benzină 50 de litri. Autonomia maximă 624 km.

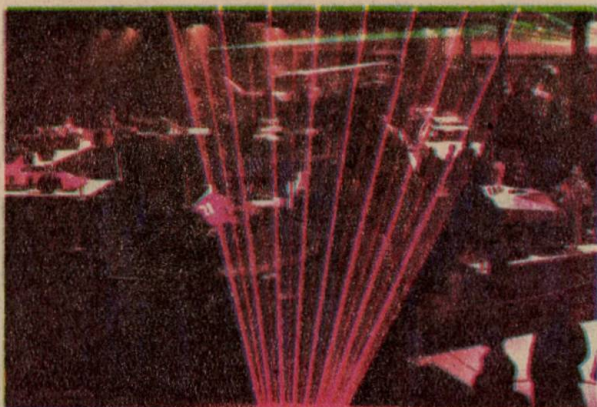
DAIHATSU DOMINO

Autoturism de mic litraj, cu patru locuri și caroserie multifuncțională cu cinci uși. Motorul are trei cilindri în linie și este plasat transversal în față. Capacitatea cilindrică 846 cmc. Puterea maximă 43 CP la 3200 rot/min. Frânele cu discuri în față și tamburi în spate. Dimensiunea pneurilor 145/70 SR 12. Greutatea la gol 608 kg. Viteza maximă 132 km/h. Accelerarea de la 0 la 100 km/h în 18,5 secunde. Consum mediu 4,5 l/100 km.

FORD FIESTA

Cunoscutul Fiesta s-a prezentat, în anul 1988, cu o caroserie complet redesenată, în ceea ce privește motorizarea, nici o schimbare pînă în prezent: motoare de 1,0, 1,3 și 1,4 litri cu benzină și un motor Diesel de 1,6 litri. Motoarele sînt montate transversal în față. Transmisia poate fi la alegere mecanică cu cutie de viteze cu 4 sau 5 trepte sau automatică de tipul CTX (cu rapoarte de transmisie variabile în mod continuu). Vitezele maxime anunțate în ordine: 140, 160, 170 și 150 km/h.

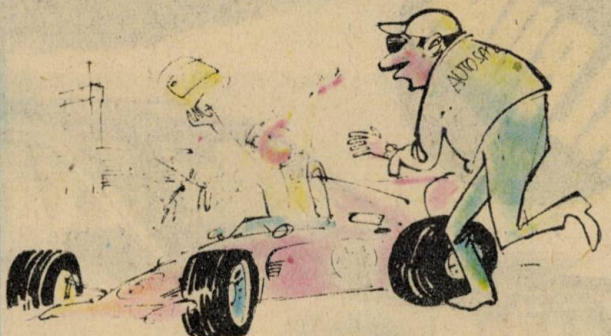
mozaic



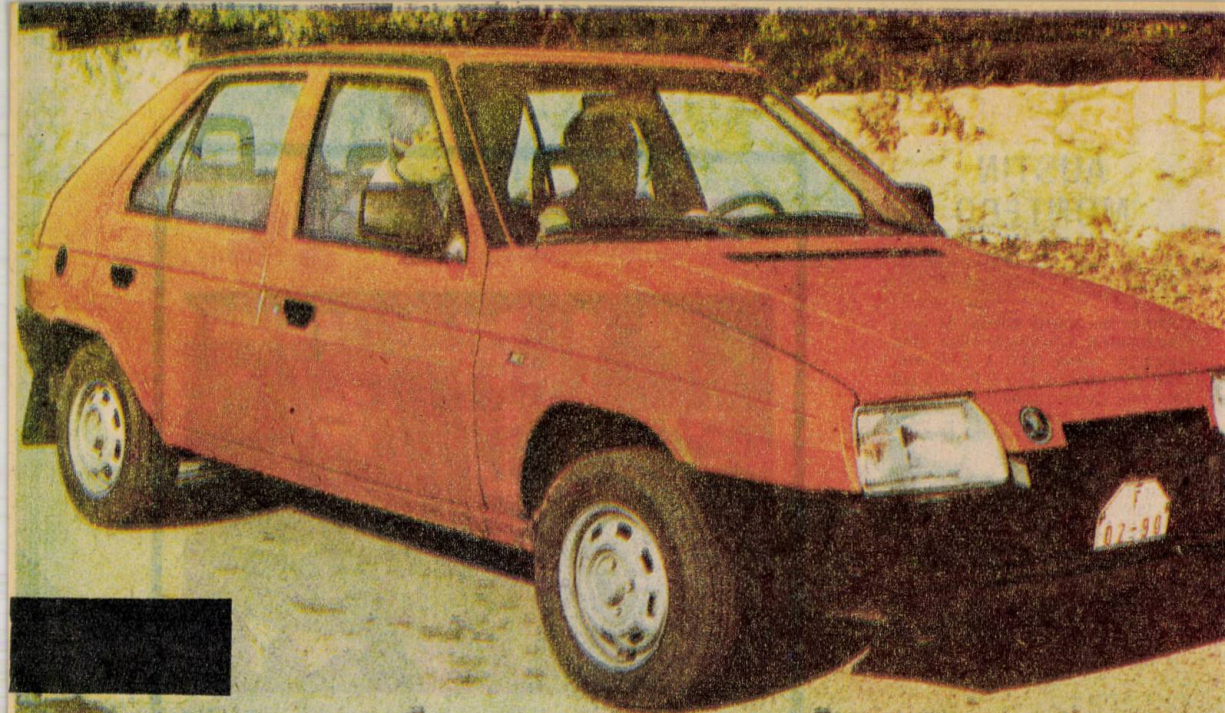
● Iluminarea incintei în care s-a desfășurat un show-auto, la care au fost expuse mașini de Grand Prix și de curse, s-a făcut cu ajutorul undelor laser de diferite culori.



● „Mii de picioare” este numele acestui vehicul pus la punct de inginerii de la Michelin. Propulsat de două motoare V8 de 200 CP fiecare, laboratorul rulant de 9150 kg este echipat cu cinci trenuri rutiere, dintre care două directoare. Cele zece roți permit testarea simultană a tuturor tipurilor de pneuri, turism și autocamion, încărcătura totală a vehiculului putîndu-se ridica la 3250 kg.



Asculta, nu te bucura. Mă a doua ture că să câștig!



ALBUM



SKODA FAVORIT 136 L

Motor cu patru cilindri în linie, montat transversal, în consola față. Capacitatea cilindrică 1289 cmc. Alezaj x cursă 75,5 x 72 mm. Raport de compresie 9,7:1. Puterea maximă 62 C.P. la 5000 rot/min. Ambreiajul, monodisc uscat, cu comandă mecanică. Cutie de viteze mecanică cu cinci trepte complet sincronizate. Ampatament 2450 mm. Ecartament față/spate 1400/1365 mm. Dimensiunea pneurilor 165/70R13. Greutate proprie 850 kg. Sarcină utilă 450 kg. Viteza maximă 150 km/h. Accelerația de la 0 la 100 km/h în 14 secunde. Consumul de benzină la 90 km/h: 120 km/h și în ciclul urban: 5,2/7,2/7,4 l/100 km.

LADA SAMARA 1300

Motorul tip 2108, amplasat transversal în față. Capacitatea cilindrică 1288 cmc. Alezaj x cursă: 76 x 71 mm. Raport de compresie 9,6:1. Putere maximă 66 C.P. la 5600 rot/min. Cuplul maxim 9,6 kgfm la 3600 rot/min. Tracțiunea pe roțile din față. Ambreiajul: monodisc uscat, comandat prin cablu. Cutie de viteze cu patru trepte, sincronizate. Suspensia: față independentă, tip Mc Pherson și bară antiruli; spate roți independente, cu arcuri spirale și amortizoare hidraulice. Frânele cu circuit dublu în diagonală și servo-mecanism acționat vacuumatic; discuri în față și tamburi în spate. Capacitatea rezervorului de benzină — 43 litri. Dimensiuni: lungimea 4006 mm, lățimea 1750 mm, înălțimea 1335 mm, ampatamentul 2460 mm; ecartament față/spate 1390/1380 mm garda la sol 160 mm. Greutatea 900 kg. Accelerația de la 0 la 100 km/h în 14,5 s. Viteza maximă 148 km/h.

MERCEDES 300 TDT 4 MATIC

Autoturism din clasa mijlocie a gamei de modele Mercedes (W 124) în varianta break (T — turism) echipat cu motor diesel (D) supraalimentat cu turbosuflantă (T) și dotat cu tracțiune integrală permanentă (4), asistată în mod electronic de un microcalculator (MATIC — sistem propriu Mercedes).

Motorul diesel cu capacitatea cilindrică de 2996 cmc, are șase cilindri în linie și în varianta supraalimentată este considerat la ora actuală cel mai rapid și mai puternic motor diesel de autoturism (143 CP

la 4600 rot/min), iar limuzina Mercedes 300 DT echipată cu acest motor trece drept cel mai rapid autoturism acționat de un motor diesel (viteza maximă 208 km/h). Așezarea motorului longitudinal deasupra punții față. Alezaj x cursă 87 x 84 mm. Raport de compresie 22:1. Cuplul maxim 27 kgfm la 2400 rot/min. Capacitatea băii de ulei 6,5 litri. Capacitatea sistemului de răcire 10 litri. Acumulatorul 12V/72 Ah. Dimensiunea pneurilor 195/65 R 15. Capacitatea rezervorului 72 litri. Diametrul minim de viraj 12,15 m. Greutatea în stare de mers 1680 kg. Sarcina maximă 605 kg. Viteza maximă 190 km/h. Consumul de motorină la 90 km/h, 120 km/h și în ciclul urban: 7,5/9,7/10,2 l/100 km/h.



ZAZ — 1102

Cunoscut sub numele de „Tavria”, urmașul cunoscutului „Zaporojeț”, beneficiază de un motor amplasat transversal în față și tracțiune pe roțile din față. Capacitatea cilindrică a motorului 1091 cmc. Puterea maximă 51 C.P. la 5300 rot/min. Cuplul maxim 7,9 kgfm la 2800 rot/min. Lungimea 3710 mm, lățimea 1554 mm, înălțimea 1410 mm. Gardă la sol 162 mm. Greutatea proprie 710 kg. Capacitatea rezervorului de benzină 39 litri. Dimensiunea pneurilor 155/70 R 13. Viteza maximă 140 km/h. Consumul la 90 km/h, 120 km/h și în ciclul urban: 4,6/6,6, 6,8 l/100 km.

CONCURSUL DE CAROSERII 1987 - 1988

După cum se cunoaște, în perioada aprilie 1987—martie 1988, redacția revistei „AUTOTURISM” și întreprinderea ARO din Cimpulung-Muscel au organizat un concurs de caroserii pentru autoturismele de teren.

În perioada prevăzută în regulamentul concursului, pe adresa redacției s-au primit desene din partea a 124 de concurenți din diverse zone ale țării: muncitori, studenți, arhitecți și ingineri.

Ciștigătorii concursului au fost, după cum se cunoaște, doi tineri care în 1973, la Concursul de caroserii al revistei „Autoturism”, s-au evidențiat, de asemenea, prin acordarea de către juriul concursului respectiv a unor premii și mențiuni. Aceștia sînt: arhitectul OCTAVIAN CARABELA, din București, și proiectantul LAURENȚIU STERIAN, din Cimpulung-Muscel, județul Argeș, care și-au adjudecat, de această dată, prin ex-aequo, locul I. Lucrările ciștigătorilor premiului I au

fost prezentate în numărul 5/88 al revistei noastre, chiar pe coperte.

În paginile almanahului de față prezentăm, în continuare, o parte din desenele pentru care juriul concursului a acordat premiul III (premiul II nu s-a acordat) și cele trei mențiuni.

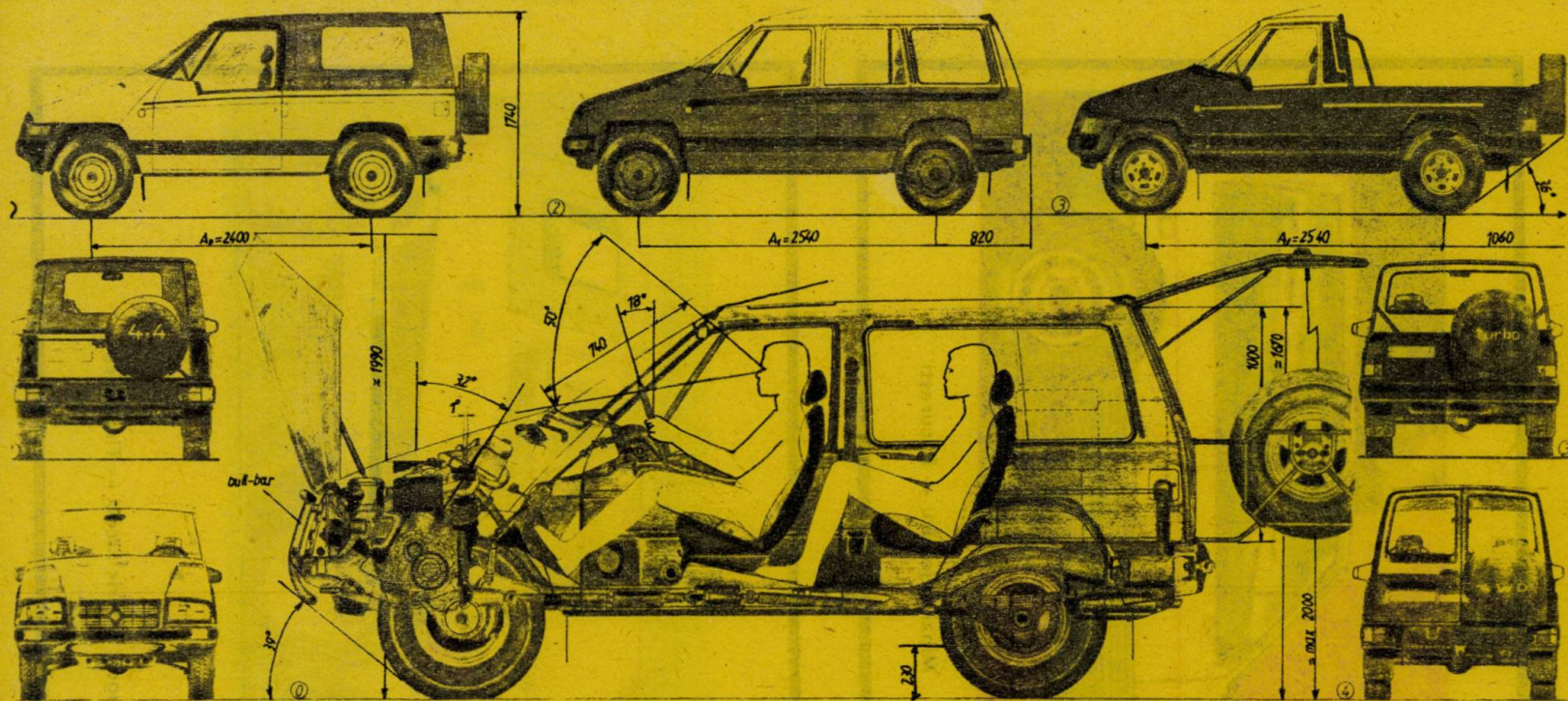
PREMIUL III: MARINEL ZAVODU — Universitatea din Brașov, student în anul V, Facultatea de autovehicule rutiere (în prezent, inginer la întreprinderea de autovehicule din Cimpulung-Muscel (ARO)).

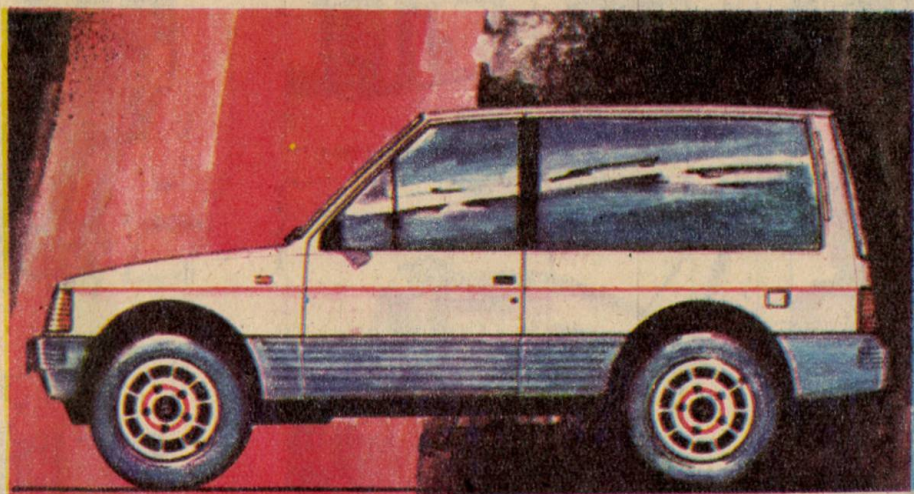
MENTIUNI: MIHAI BEJENARU, inginer din București; **GHEORGHE ANDREI**, medic din Iași, și **EUGEN EMERIC IACOB**, electrician la Depoul C.F.R. Timișoara.

Reamintim că atît lucrările premiate de juriu, cît și o parte din desenele trimise în cadrul concursului au fost obiectul unei expoziții organizate în Centrul de cultură și creație „Cîntarea României” al sindicatelor din Cimpulung-Muscel, jud. Argeș.

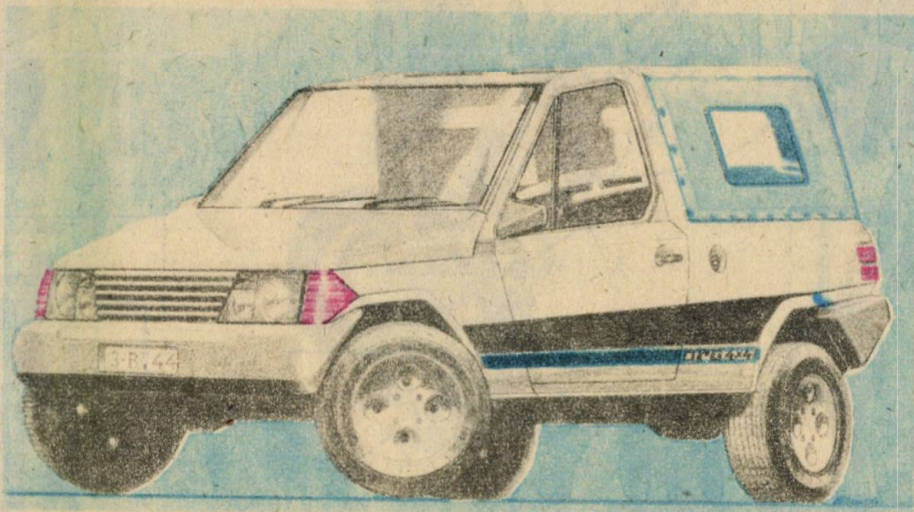


Gheorghe Andrei — Iași





Mihai Bejenaru — București



Eugen Emeric Iacob — Timișoara

COMPATIBILITATEA ELECTRONICĂ APLICATĂ AUTOMOBILULUI

Astăzi automobilul este conceput ca un sistem, în interiorul căruia electronica joacă un rol din ce în ce mai important, controlind și garantind funcții ca: aprinderea și injecția electronică, suspensia și amortizarea, direcția pe patru roți, frinarea etc. Toate aceste sub-sisteme acționează echipamente care trebuie să funcționeze simultan, fără a se perturba reciproc.

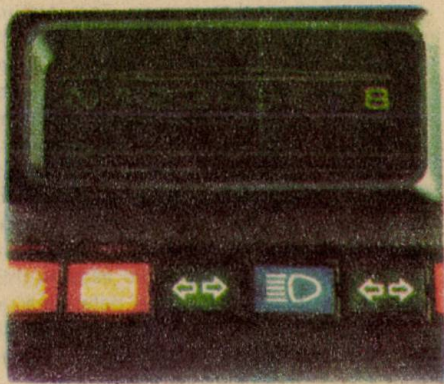
De asemenea, se pune problema modului de comportare a acestor sub-sisteme față de perturbările radioelectrice exterioare (linii de înaltă tensiune, descărcări electrostatice, emițătoare de putere etc.).

Perturbările generate de echipamentele respective, ca și agresiunile radio-electrice exterioare susceptibile de a altera buna lor funcționare, caracterizează **compatibilitatea electromagnetică**.

Constructorii de automobile trebuie, deci, să se preocupe de această problemă în scopul creșterii siguranței funcționale a vehiculelor lor.

Firma „AEROSPATIALE” a realizat un mijloc de încercare performant, capabil să simuleze mediul înconjurător cu factorii săi perturbatori: o cameră „anechoidă”. Această cameră are capacitatea de a absorbi undele existente în interiorul său și prezintă, deci, avantajul protejării totale a echipamentelor sau a sistemelor supuse încercărilor de perturbații radioelectrice exterioare. Camera „anechoidă” are un volum de 400 mc (10 m x 8 m x 5 m). În incinta sa toate perturbațiile radioelectrice exterioare sînt eliminate. Un câmp electromagnetic intens este creat prin iluminare puternică.

Probele sînt controlate dintr-o a doua cameră echipată cu generatoare, amplificatoare și cu un calculator pentru prelucrarea datelor. Autoturismele pot fi încercate și în stare dinamică pe un banc cu role.



UNGEREA MOTORULUI

OLTCIT



Ungerea motoarelor M-031 și M-036 ce echipează autoturismele OLTCIT SPECIAL și OLTCIT CLUB este o problemă mai „delicată” datorită soluției tehnice adoptate de constructor pentru sistemul de răcire și anume — răcirea cu aer. Această soluție constructivă are implicații directe asupra solicitării termice a principalelor cuple de frecare ale motorului (piston-segmenti-cilindru, supape, ghid de supape etc.). Se cunoaște faptul că în contact cu gazele fierbinți, pistonul primește o mare cantitate de căldură (aproximativ 8—10% din puterea efectivă a motorului cu aprindere prin scintee). O parte din căldura primită (60—75%) este evacuată, iar altă parte este înmagazinată ajungîndu-se la un echilibru termic. Echilibrul termic al pistonului, deci nivelul maxim de temperatură, depinde de regimul de funcționare a motorului. Astfel, reducerea sarcinii și a turației motorului micșorează nivelul temperaturilor din pis-

ton, deoarece în primul caz se reduce doza de combustibil ars, iar în al doilea caz se reduce numărul de cicluri de funcționare în unitatea de timp. Starea termică a pistonului, precum și modificarea ei cu regimul funcțional are multiple consecințe. Există trei zone periculoase de temperaturi: a) **zona capului pistonului**, unde se atinge temperatura maximă, care reduce rezistența mecanică a materialului; b) **zona primului segment**, unde uleiul formează substanțe dure și lucioase, numite lacuri, care împiedică deplasarea liberă a segmentului; c) **zona portsegment și a mantalei**, unde uleiul trebuie să păstreze o capacitate portantă ridicată pentru suprafața de reazem (segment-cilindru, manta-cilindru).

Pericolul de blocare a motorului sporește când crește temperatura, distingându-se trei intervale limită de temperatură în dreptul primului canal de segment: 1) pînă la 200°C nu apare pericolul de blocare, chiar la utilizarea unui ulei neaditivat; 2) între 200—260°C pericolul de blocare se elimină prin aditivarea uleiului; 3) peste 260°C, blocarea apare chiar după primele ore de funcționare.

O influență directă asupra uleiului lubrifiant o are soluția constructivă adoptată pentru sistemul de răcire a motorului. Astfel, temperatura zonei primului canal de segment este mai mare cu circa 40°—50°C (200—260°C față de 170—210°C) la motoarele răcite cu aer față de aceea a motoarelor răcite cu lichid. Regimul funcțional precum și particularitățile constructive ale motorului au o influență importantă asupra temperaturii segmentului de foc. Dacă ungerea segmentului este insuficientă, frecarea devine atît de intensă încît temperatura segmentului depășește temperatura flancului canalului și de aici consecința inevitabilă a cocsării segmentului.

Ungerea abundentă micșorează temperatura segmentului nu numai pentru că reduce frecarea uscată, dar și pentru că evacuează căldura din segment. O ungere abundentă este însă obiectabilă, deoarece sporește consumul de ulei.

Solicitarea termică a pistonului, avînd implicații majore asupra comportării unui lubrifiant în motor, va constitui un criteriu principal în alegerea calității de ulei necesare unui anumit tip de motor. De asemenea, nivelul temperaturii din cilindru la nivelul segmentului de foc, cînd pistonul este la punctul mort superior (interior), reprezintă o mărime critică pentru răcirea

cuplei de frecare menționate. La motorul răcit cu aer temperatura de 190—210°C este considerată limită drept critică pentru blocarea segmentului de foc (temperatura limită atinsă la un motor răcit cu lichid în aceeași zonă este de 130—160°C). Uzarea suprafeței interioare a cilindrului constituie una din principalele cauze care limitează durata de funcționare a motorului.

FACTORII CARE DETERMINĂ UZAREA CILINDRULUI SÎNT: regimul de funcționare a motorului (sarcină, turație, stare termică); presiunea exercitată de segmenti; regimul de ungere a cilindrului; gradul de impurificare a aerului, uleiului și combustibilului; caracteristicile fizico-chimice ale uleiului (calitatea lubrifiantului); compoziția chimică și fracționată a combustibilului; natura materialului din cilindru; tehnologia de finisare a oglinzii cilindrului (rugozitate, tratament termic etc.); particularitățile constructive (distribuție nesimetrică a materialului, variații rapide de secțiune); deformările cilindrului produse la montaj sau de starea termică; răcirea cilindrului.

Influența unui grup atît de mare de factori creează dificultăți în aprecierea acestora care acționează cu ponderea cea mai mare, în exploatare. Experiența arată, însă, că o influență foarte mare asupra gradului de uzură o exercită temperatura redusă a peretelui cilindrului. Pe această cale se explică în mare parte influența deosebită a pornirii motorului la rece asupra uzurii cilindrului. Uzarea la pornire a unui motor cu aprindere prin scînteie la rece echivalează cu uzarea produsă într-un interval de 10 ore de funcționare a motorului în regim nominal. Uzarea de pornire poate fi redusă prin utilizarea unor uleiuri cu vîscozitate redusă la temperaturi joase și prin aditivarea lor cu aditivi anticorozivi și antiuzură.

Sistemul de răcire cu aer are implicații și asupra nivelului termic al supapelor și, evident, al ghidurilor de supape. Temperatura maximă a supapei de evacuare, udată de gazele fierbinți, ajunge la 750—800°C, iar a supapei de admisie la 300—400°C și variază cu regimul de funcționare (sarcină, turație), cu tipul motorului, cu procedeul de răcire (lichid, aer). Astfel, la aceeași sarcină și turație regimul termic al supapei de evacuare a unui motor termic răcit cu aer, față de unul răcit cu lichid, este mai ridicat cu circa 100°C. Valorile acestea ridicate ale temperaturii supapei determină reducerea rezistenței mecanice, sporește dilatățile, deformările și intensifică uzarea

corozivă a supapei. Fluxul termic primit de supapă se elimină parțial în exterior prin suprafața conică a talerului și prin tija supapei care vine în contact cu ghidul acesteia. Pentru a ușura evacuarea căldurii din supapă, jocul dintre tija supapei și ghid trebuie redus la minimum, preîntîmpinîndu-se, totodată, gripajul supapei (20—25 microni la supapa de admisie, 50—70 microni la supapa de evacuare). Evacuarea căldurii din supapă este ușurată și de ungerea acestei cuple de frecare. Ungerea se realizează prin ceață de ulei și stropire. La o ungere prea abundentă și un joc prea mare, consumul de ulei crește (în special la supapa de admisie), regimul termic al supapei scade mult, dar apare pericolul cocsării uleiului pe ghid (datorită apariției produșilor de oxidare a lubrifiantului) și deci griparea supapei (cu consecințele binecunoscute).

Din cele prezentate pînă acum se poate constata că soluția tehnică adoptată de constructor din punctul de vedere al sistemului de răcire al motoarelor Oltcit prezintă diverse avantaje, dar și dezavantaje.

Pentru lubrifierea acestui tip de motor se impune necesitatea utilizării unui tip de ulei bine definit atît din punctul de vedere al proprietăților fizico-chimice, cît și de serviciu. În acest sens, pentru lubrifierea motoarelor M-031 și M-036 s-a elaborat un ulei de serviciu, la nivel calitativ „Super 2”, puternic aditivat antioxidant-antiuzură cu proprietăți bune anticorozive, detergent-dispersante, depresante și antispumante.



Rezolvarea problemelor de ungere la temperaturi joase concomitent cu cele impuse pentru temperaturi înalte, pe de o parte, precum și simplificarea operațiunilor de întreținere, pe de altă parte, au impus alegerea unui ulei de tip 15 W/40 (conform clasificării SAE). Acest ulei multigrad po-

sedă atît caracteristicile de viscozitate, deci și ușurința de pornire a motoarelor la rece ale unui SAE 15 W (2500—5000 cP la -18°C), cît și viscozitatea unui ulei SAE 40 la temperatura de funcționare în regim nominal (12,5—16,3 cSt la 100°C). Exceptînd avantajele menționate, uleiul posedă și proprietăți antifricțiune bune, fapt ce determină realizarea și de economii de carburant. Lubrifiantul se poate utiliza în domeniul de temperaturi ale mediului ambiant cuprinse între -20°C și $+30^{\circ}\text{C}$.

Perioada normală de schimbare a acestui ulei este la 7500 km parcursi. Completerile de ulei se vor face numai cu un lubrifiant de aceeași calitate cu cea aflată în baia motorului. În condițiile în care lubri-



fiantul s-a depreciat înainte de efectuarea parcursului prescris pentru efectuarea schimbului, datorită unor situații anormale (a se vedea articolul publicat de autori în „Almanah Auto 1987”, pag. 182) se recomandă schimbarea integrală a lubrifiantului din baia motorului.

La fiecare două schimburi de ulei (deci, după 15.000 km) se recomandă și schimbarea filtrului de ulei. Acesta trebuie să fie de tipul pentru serviciu și nu pentru rodaj. Filtrul de ulei pentru serviciu are pragul de filtrare mai grosier față de cel de rodaj și anume 10—15 microni.

La schimburile de ulei periodice, constructorul indică introducerea cantităților precizate în tabelul 1.

Nu se recomandă introducerea unor cantități de ulei mai mari decît valorile precizate. Cantitatea în exces va fi antrenată, datorită diferențelor de presiune create în carter atunci cînd funcționează motorul, în sistemul de admisie a aerului (în filtrul de aer) prin intermediul reniflardului. Filtrul de aer va fi colmatat rapid cu ulei, parti-

cule de praf și alte impurități, astfel că se va impune schimbarea prematură a elementului filtrant (curățarea acestuia prin spălare devenind imposibilă).

O altă parte din uleiul ajuns în sistemul de admisie, sub formă de particule fine, va trece prin elementul filtrant și va pătrunde în camera de ardere a motorului, unde va determina ancrasarea bujiilor, creșterea depunerilor de calamină, precum și sporirea emisiilor poluante de evacuare. Prin aceasta crește ponderea hidrocarburilor nearse complet în gazele de ardere și nu uitați — unele dintre aceste produse sînt cancerigene.

Este bine de precizat, de asemenea, că soluția de compromis prin folosirea filtrului de ulei de la motorul M-031 la M-036 și invers (cu adaptări pentru fixarea pe motor) nu este agreată de fabricant, modificarea efectuîndu-se numai pe răspunderea posesorului de autoturism.

În situația în care, în timpul exploatării, consumul de ulei prin ardere, (și nu datorat pierderilor masive) crește la peste un litru la 1000 km rulați se recomandă introducerea în reparație a motorului.

Autoturismele noi sînt livrate de uzină cu lubrifiant de rodaj în sistemul de ungere a motorului. Ca și lubrifiantul de serviciu, datorită condițiilor funcționale specifice motoarelor Olcit, uleiul de rodaj RC-40 este un lubrifiant puternic aditivat și face parte din clasa de viscozitate SAE 20W/40. Utilizarea sa este posibilă în intervalul de temperaturi ale atmosferei cuprinse între -15° C și +30°C.

Lubrifiantul, după cum îi este denumirea, are proprietăți specifice și ca atare în primele 1000 km de rulare a autoturismului se interzice contaminarea acestuia cu alte sorturi de uleiuri, indiferent de calitatea sau de firma producătoare. Motorul nou este echipat de constructor cu filtru de ulei pentru perioada de rodaj care are o capacitate sporită de reținere a particulelor de impurități din lubrifiant, de ordinul a 5—8 microni. Acesta se va schimba după efectuarea primilor 1000 km de rodaj, cînd dealtfel se face și schimbul de ulei. Noul ulei va fi de tip serviciu M 15W/40 Super 2.

Utilizarea în motoarele M-031 și M-036 a unei calități de lubrifiant inferioare celei prescrise, va atrage după sine apariția unor defecțiuni specifice folosirii inadecvate a unui astfel de lubrifiant. Dintre acestea amintim, în treacăt, doar două și anume — cocsarea segmentilor și gripa-

Tabelul nr. 1

Condiții de lucru	M-031 (Olcit Special) litri	M-036 (Olcit Club) litri
După demon- tarea capacelor de chiulasă, a filtrului de ulei și golirea car- terului	3,5	4,0
După golirea car- terului și schim- barea filtrului de ulei	3,3	3,7
După golirea car- terului și demon- tarea capacelor de chiulasă	3,2	3,8
După golirea car- terului	3,0	3,5
Cantitatea de ulei între nivelul minim și maxim de pe joă	1,0	0,5
Presiunea de ta- rare a mano- contactului, bar	0,5—0,8	
Presiunea uleiului M 15 W/40 Super 2 la tempe- ratura de 80,5° C în bari la:		
2 000 rot/ min	—	4,7
6 000 rot/ min	5,5—6,5	6,2—7

rea (gomarea) supapelor de evacuare pe ghiduri. Efectele imediate ce se constată sînt: a) reducerea substanțială a puterii motorului concomitent cu creșterea pronunțată a consumului de carburant și lubrifiant; b) îndoirea tijei supapei, distrugerea talerului acesteia sau deteriorarea pistonului. Am precizat aceste lucruri pentru a atenționa pe cititorii noștri de implicațiile majore la care se expun în cazul folosirii unor uleiuri nerecomandate pentru motoarele Olcit.

În eventualitatea efectuării unor excursii în străinătate, pentru ungerea motoarelor M-031 și M-036 montate pe autoturismele Olcit se pot folosi lubrifianți precizați în tabelele 2 și 3

ing. Dan George POPA și
ing. Liliana Maria POPA

Tabelul nr. 2

Lubrifianti fabricati în țările socialiste

Clasa de viscozitate conform clasificării SAE	Clasa de performanță conform clasificării API	ȚARA PRODUCĂTOARE						
		R.S.R.	R.P.B.	R.S.C.	R.D.G.	R.S.F.I.	R.P.P.	R.P.U.
15W/40	SE/CC	M15W/40 Super 2	Diona Super 5W/161	OA-M7 ADH Super Mogul Stabil	MV-244	Super I 15W/40	Selektol Super Plus 15W/40	Multi Super M-SE 15W/40
	SE/CD**	—	—	—	—	—	—	DS-5 15W/40
15W/50*	SE/CC	—	—	—	—	—	—	Multi Super M-SE 15W/50
15W/40	SF**	—	—	Havoline Motor Oil 15W/40	—	—	—	—
15W/50*	SF**	—	—	Havoline Motor Oil 15W/50	—	—	—	—

* Lubrifiantii din această clasă de viscozitate pot fi folosiți cind temperatura atmosferică depășește +30°C

** Nivelul calitativ al acestor uleiuri este superior clasei Super 2.

Tabelul nr. 3.

Uleiuri pentru motoare, fabricate în țările Europei de vest și în S.U.A.

Clasa de viscozitate conform clasificării SAE	Clasa de performanță conform clasificării API	FIRMA PRODUCĂTOARE							
		CASTROL	SHELL	MOBIL	ESSO	B.P.	TOTAL	OLIOFIAT	FINA
15W/40	SE/CC	CASTROLITE 15W/40	SUPER MULTIGRAD 15W/40	—	ESSOLUBE HDX 15W/40	VANELLUS M 15W/40	G.T.S. 15W/40	MULTI- GRAD 15W/40	DILANO SUPER HPD 15W/40
	SE/CD**	DEUSOL RX SUPER 15W/40	—	DELVAC SUPER 15W/40	ESSO HD-3 15W/40	TRANSFLEET 8 15W/40	RUBIA TIR 15W/40	—	—
15W/50	SE/CC	—	—	SUPER 15W/50 SHC 15W/50	—	—	—	—	—
15W/40	SE/CC**	GTX-3 15W/40	SUPER PLUS 15W/40	—	—	—	—	—	—
15W/50*	SF/CC**	FORMULA RS 15W/50	SUPER PLUS 15W/50	—	—	—	—	—	—

* Lubrifiantii din această clasă de viscozitate pot fi folosiți cind temperatura atmosferică depășește +30°C

** Nivelul calitativ al acestor uleiuri este superior clasei Super 2.



S-AU ÎNTÂMPLAT ÎN C.M. DE RALIURI

Mult mai spectaculoase decât cursele de viteză, raliurile automobilistice sînt bogate în întîmplări deosebite. Cîteva dintre acestea le relatăm în cele ce urmează:

● În 1982, în Raliul Suediei, celebrul pilot Hannu Mikkola a ratat un viraj și a ajuns în șanț. Mașina sa, marca Audi, nu era prea „șifonată”, ceea ce l-a făcut pe Mikkola să considere că ar putea continua concursul. Deci trebuia să lase din șanț. A început grăbit să claxoneze, cerind ajutor. Dar cine să-l audă, cînd totul se petrecea într-o pădure, pe la ora cînd abia se ivesc zorile?... Și totuși, cineva a trecut atunci pe acolo: franțuzoica Michele Mouton, care a ratat același viraj și a ajuns și ea în șanț. În acel an, Raliul Suediei a fost cîștigat (pentru a cincea oară!) de către Stig Blomqvist. Același Blomqvist care, la începutul competiției, era pe locul... 113 din cauza unei defecțiuni la instalația electrică.

● Raliul San Remo 1982. Stig Blomqvist se prezintă la start, ca debutant într-o astfel de competiție, cu o mașină inedită pentru el: un Audi Quattro de antrenament. Rezultat: el cîștigă raliul italian! În decembrie, anul următor, Blomqvist devine „profesorul” de pilotaj al lui Walter Röhrl pe drumurile din Alpii francezi. Marele Walter Röhrl nu mai pilotase pînă atunci un Audi Quattro și de aceea a apelat la serviciile lui Blom-

qvist. Lecțiile s-au încheiat cu un rezultat de excepție: peste cîteva săptămîni, Röhrl a învins la Monte-Carlo (pentru a patra oară!) cu o mașină Audi Quattro.

● Una din victoriile anterioare ale lui Röhrl, de la Monte Carlo, fusese obținută în 1980 cu un Fiat 124 Abarth. La festivitatea de premiere, după destuparea sticlelor de șampanie, Röhrl și coechipierul său, Geistdorfer, au invitat... pe capota și pe acoperișul mașinii, pentru a saluta publicul, pe învinșii lor: Darniche, Mahé, Waldegaard, Thorszelius, Mouton, Arii. Și — culmea: mașina a rezistat unei astfel de încercări!

● La Raliul Safari (Kenya) din 1985, s-au perindat la conducere Attilio Bettega, Rauno Aaltonen, Bjorn Waldegaard, Erwin Weber. Acesta din urmă era un începător în raliurile din campionatul mondial și o victorie în Safari ar fi fost pentru el un fapt cu totul deosebit. Dar a avut ghinion. O piuliță intrată în filtrul de aer al mașinii sale (un Opel Manta) a fost absorbită de motor, producînd deteriorarea chiulasei. Timpul necesar reparației l-a scos pe Weber din cursa pentru victorie. Cînd s-a întîmplat acest lucru, pînă la finisul raliului mai erau... 300 km din totalul de 4000...

● În acel an, în Raliul Safari a învins un alt debutant: finlandezul Juha Kankkunen (mașină Toyota), care avea

să devină după aceea dublu campion mondial. Cînd a obținut această victorie Kankkunen împlinea vîrsta de 26 de ani, iar Waldegaard, colegul său de echipă — vîrsta de 43 de ani. Cel doi piloți se antrenaseră împreună pe traseul din Kenya și „bătrînul” Waldegaard îi comunicase tînarului său coechipier multe din „tainele” acelui raliu cu caracter deosebit.

Și acum, în încheiere, cîteva statistici ● În campionatul mondial de raliuri din 1987, mașina Lancia Delta a cîștigat nu mai puțin de 9 etape ● De 8 ori a învins Peugeot în Raliul Safari, Fordul Escort în RAC-Rally, Lancia la Monte-Carlo ● Au obținut cite 7 victorii Blomqvist în Raliul Suediei, Mikkola în Raliul celor o mie de lacuri, firma Nissan în Raliul Safari, Renault în Turul Corsicei, Saab în Raliul Suediei ● Turul Corsicei a revenit de 6 ori lui Bernard Darniche și mașinilor Lancia. De același număr de ori a învins Lancia la San Remo, Fordul Escort în Raliul celor o mie de lacuri și Saab în RAC-Rally ● Cu cite 5 victorii figurează Waldegaard în Raliul Suediei, Markku Alen în Raliul Portugaliei și în Raliul celor o mie de lacuri, Shekhar Mehta în Raliul Safari, Timo Makinen în Raliul celor o mie de lacuri etc.

Ovidiu SERBAN
Timișoara

DATE

AUTOBIOGRAFICE

Am văzut lumina zilei la 18 ianuarie (31 ianuarie după stilul nou) 1909 în București, într-o casuță de peste drum de Schitu Darvari (lingă str. Maria Rosetti).

În România de atunci circulau, după datele publicate în presa vremii, 140 de automobile (particulare și de stat), începînd cu numărul 0-B al prințului Bibescu și 1-B al lui Basil Assan, fiul fondatorului morii Assan, prima moară din Capitală acționată de o mașină cu aburi, de unde și numele de „Vaporul lui Assan”, așa cum era denumită de bucureșteni.

De unde numărul 0-B? La începutul secolului, primul automobil înscris în circulație la prefectura Capitalei a fost cel al lui Basil Assan, căruia i s-a atribuit, cum era normal, numărul 1-B. După 2—3 ani, a venit de la Paris cu mașina sa personală prințul Valentin Bibescu, un om foarte înfumurat, care a „ordonat” prefectului Capitalei să-i transfere lui numărul 1-B, deoarece arăta cu acte că automobilul său a fost înscris la Paris înainte de ziua cînd s-a dat numărul 1-B. Dar Basil Assan nu a vrut să renunțe în ruptul capului la înțietatea înregistrării mașinii lui în Capitala țării.

Pus între ciocan și nicovală, prefectul, om isteț, a găsit soluția: i-a propus lui Bibescu numărul 0-B! „Alteța sa” a acceptat și astfel, spre deosebire de toate orașele din lume, numărul zero a circulat vreo 30 de ani în capitala României.

Tatăl meu, Gr. Cristea, a lucrat vreo zece ani în funcția de contabil șef la firma „Leonida”, cea mai mare importatoare de automobile din țară. În 1909, tata s-a asociat cu tipograful socialist Iacob Țăranu (tatăl fostului actor Ionel Țăranu), înființînd societatea „Cristea și Țăranu”, în care taică-meu venea cu activitatea, iar Țăranu cu capitalul. Atelierul sus-numitei firme se afla în Calea Moșilor, colț cu str. Ardeleni. De altfel, locuința familiei mele se găsea tot în curtea atelierului. Magazinul firmei era în Calea Victoriei, între localul Autoclubului și cofetăria Zamfirescu. Clădirea aceea a fost demolată cînd s-a mărit Piața Palatului.

În 1912, din cauza unui misterios accident, într-o plimbare cu barca pe mare, la Constanța, Iacob Țăranu s-a „îneecat” și, în consecință, firma a devenit „Gr. Cristea et Co”.

Pe acea vreme, subsemnatul nu aveam decît patru ani și eram un vizitator nelipsit al atelierului de reparații auto. Coboram aproape zilnic în canalele de lucru pe sub mașini, bineînțeles murdărind cu diverse vizite și cite un costum frumos de „marinar” spre disperarea mătușii mele, care uneori puneă în funcție și cite un rețetă!

Deci, după cum vedeți, m-am născut și am crescut între automobile, instruindu-mă în cele mai bune condiții posibile, în epoca de început a dezvoltării industriei „cărucilor fără cai”, cum le ziceau americanii pe atunci („horseless carriages”).

Aflindu-mă în condiții atît de avantajoase, nu este deloc de mirare că am învățat să conduc mașina de la o vîrstă foarte fragedă. Aceasta s-a întimplat la Govora, în 1921, unde ne duceam în fiecare vară, deoarece mama, care începuse să piardă auzul, urma acolo un tratament medical. Întrucît la Govora veneau mulți posesori de automobile, tatăl meu deschidea, lingă hotel, în fiecare vară, timp de 2—3 luni, un mic atelier de întreținere. (Pe acea vreme penele mecanice erau de peste 100 de ori mai frecvente decît azi!).

La vîrsta de 13 ani am învățat să conduc pe autoturismul familiei, un Renault 1921 cu 4 cilindri, care avea anvelope foarte înguste, iar radiatorul se afla între motor și parbriz, rolul de ventilator făcîndu-l volanta motorului. Mașini cu caroserie închisă nu prea existau pe acea vreme și, poate să vă pară de necrezut, toate automobilele nu aveau nici un fel de instalație electrică! Cum era posibil? Foarte simplu: pornirea motorului se făcea numai cu manivela, care nici măcar nu era amovibilă; era ținută lateral cu o curelușă, ca să nu se bălăbănească în timpul mersului. Aprinderea se făcea prin magnetou, un organ independent, care nu necesita vreo baterie electrică, utilizînd numai doi magneți mari în formă de U răsturnat. Absolut toate automobilele aveau frîne mecanice, lucrînd numai pe roțile din spate. Claxonul era „manual-pneumatic”: strîngeai o pară de cauciuc și astfel împingeai aer spre o gură căscată de crocodil, nichelată, făcînd să vibreze acolo o lamelă de muzicuță, care producea un sonor „oac-oac”, deși bineînțeles, acest „orăcăit” nu se auzea prea departe! Farurile funcționau cu acetilenă; fiecare mașină avea fixat pe scară cite un mic „generator” cu carbid peste care picurînd apă, se producea gazul necesar. De la „generator” acetilena mergea pînă la faruri, prin niște tubulețe de cauciuc de 6—7 mm diametru exterior.

Astfel, după ce dădeau drumul apei să picure peste carbid, te duceai imediat la un far.

îi deschideai ușa cu geam, precum și robine-tul de acetilenă de sub el și, cu un chibrit, aprindeai becul de acetilenă, care avea două găurele de câte 1 mm diametru; închideai ușa farului și fuga la celălalt, unde făceai aceleași manevre. Ușor de făcut pe vreme bună, dar în timp de furtună era imposibil. Ba uneori, dacă te prindea pe drum o vijelie, se stingeau „feli-narele” în mers! Noroc că rareori se întâmpla să se stingă ambele faruri.

Pe acea vreme viteza de 80 km/oră era o mare ispravă! Iar 100 km/oră era un vis irealizabil. Desigur, conducătorii prudenți o lăsau mai încet în timpul furtunilor, noaptea. În astfel de cazuri, lumina fulgerelor era un ajutor pentru șoferii surprinși pe drum de furtuna de ploaie.

Acestea nu-s povești. Așa „mergea” treaba cu acetilena!

Pe drumurile din preajma Govorei, în timp de trei zile, am învățat să conduc „foarte bine”, după aprecierile băieților de la atelier. De fapt, în acele trei zile de antrenament intensiv, pe șoselele pline de viraje, când în urcuș, când în coboriș, am parcurs peste 300 de km, fără „cheltuială” mare, de vreme ce benzina costa doar 20 de bani litrul. Evident, cu un foarte bun efect „didactic” asupra elevului de la volan. Când l-am luat de la gară cu mașina, tatăl meu, care se reîntorcea la București, s-a declarat încântat de surpriza ce i-am făcut. I-a plăcut atât de mult, încât mi-a propus să-l duc înapoi la București luni dimineața, în zori. (Fără permis de conducere, întrucât nu existau controale pe șosele).

Trebuie să știți că pe acea vreme nu exista în România (și în multe alte țări din Europa) nici o șosea asfaltată. Peste tot praf berechet, care pe ploaie se transforma în noroi, cu excepția drumurilor de munte, unde pietrișul nu reținea apa.

Traseul direct Govora-Rm. Vlcea-Pitești peste celebrul „Dealul Negru” cerea o dexteritate deosebită. În plus, traversarea riului Topologu, în apropierea satului Milcoiu, se făcea adeseori prin vad, deoarece podul (de lemn) se ducea la vale după orice rupere de nori. Topologul care izvorăște de la poalele celor mai înalți munți ai României, năvălea cu viituri foarte puternice, care măturau totul din calea lor. Trecerea acestui râu, prin vad, suferea aproape sistematic o întrerupere din mers, iar pe malul opus erau întotdeauna, așa, ca prin minune, câțiva „amabili” spectatori, împreună cu perechea de boi indispensabilă (contra plată, bineînțeles)!

Spre a evita o astfel de „distracție”, mulți automobiliști preferau traseul prin Rm. Vl-

cea-Slatina, mai lung, dar fără baie în apa Topologului!

Eu, care cunoșteam locurile, precum și „obiceiurile” de la un „botez” în mijlocul gârlei, cu două zile mai înainte, nu am urmat deloc indicațiile șmecherilor de pe malul opus, ci am trecut riul mult mai în amonte, unde apa nu făcea valuri, deoarece acolo, albia riului nu era scobită de roțile mașinilor împotmolite în prealabil și nici de copitele boilor salvatori. Drept care spectatorii au fost foarte dezamăgiți, când m-au văzut trecând Topologul fără să mă opresc deloc! (Buiile nu au fost stropite cu apă, deoarece în fața motorului nu aveam ventilator). Această ispravă de care taică-meu era tare mândru, s-a petrecut în vara anului 1921, la câteva zile după ce învățasem să conduc.

Trebuie să știți că șoselele pe acea vreme aveau un aspect total diferit de acela de azi. Circulația pe drumurile țării se făcea aproape 100% prin tracțiune animală, cu cai sau boi. Aceștia lăsau pe șosele „urme” foarte „concrete”, care atrăgeau în mijlocul drumului sute de găini, împreună cu mii de pui, foarte ocupați cu ciugulitul din nenumăratele „mîncări calde”! Ca să nu faci victime nevinovate, ar fi trebuit să circuli cu 4—5 km/oră, ceea ce, bineînțeles, era inacceptabil, deși în unele sate existau panouri indicînd „Viteza maximă 5 km pe oră”!

Pe scurt, l-am dus pe taică-meu la București cît putea fugi mașina, masacrînd mulți pui de găină, în timp ce „mamele” lor se salvau în majoritate, ajutîndu-se cu aripile...

Alt mare neajuns al șoselelor de acum 60—70 de ani provenea tot de la tracțiunea animală: jumătățile de potcoave uzate, caietele și potcoavele boilor. În plus, zăceau în praf o sumedenie de cuie căzute de prin căruțe, care provocau nenumărate pene de cauciuc. Dar jumătățile de potcoavă de cal, uzate și tăioase ca un cuțit, pricinuiau penele cele mai grave, perforînd pînzele pe lungimi de 3—5 cm, astfel încît pneul respectiv, după vulcanizare, nu mai avea durabilitate. Odată am găsit o jumătate de potcoavă chiar în interiorul camerei de aer!

Pe drumuri puteai „întîlni” și purceluși, care, auzind apropierea mașinii, se repezeau să traverseze drumul către curtea stăpînului. Este bine de știut că „tamponarea” unui porc e foarte costisitoare, putînd să deterioreze grav o roată, mecanismul direcției și organele de suspensie.

De unde numele de „Trucu”? De cînd m-am născut și pînă azi, toată familia și toți prietenii apropiați îmi spun numai „Trucu”. De unde acest nume? Mulți dintre cei ce nu mă

cunosc bine și-au imaginat că trebuie să fiu un mare șmecher, care umblă cu „trucuri” de tot felul.

Realitatea este următoarea: părinții mei hotărâseră să mă boteze cu numele de Petre. Sora cea mare a mamei, care locuia cu noi, bună și iubitoare, mi-a zis imediat „Pătrucu mami” pe moldovenește, care, peste câteva zile, s-a scurtat la forma de „Trucu”. După care, Truculeț sau Truculică nu a rămas dator și a botezat-o și el pe mătușa Maria cu „Mamia”, un nume care a rămas, în toată familia, pînă la moartea ei, la vîrsta de 96 de ani.

Așa că, deși poate că de cîteva ori mă voi fi folosit eu de unele trucuri tehnice, porecla mea nu-i decît un simplu diminutiv familial.

Înainte de a învăța să conduc automobilul, adică încă din clasele primare, mama m-a învățat limba franceză, pe care ea o cunoștea perfect, întrucît, activitatea de secretariat a firmelor „Leonida” și „Cristea” și foarte bogata corespondență externă o redacta singură în această limbă.

Cînd am început să conduc mașina eram între clasele a II-a și a III-a la liceul Spiru Haret. De pe atunci începuseră să mă intereseze cursele de automobile. Mi-aduc aminte că în 1921, un american (J. Murphy), pilotînd o mașină Duesenberg, a cîștigat Marele Premiu ACF (Automobile Club Francais). Reportajul l-am citit în toamna aceluiași an, în revista franceză de sport automobil „Omnia”.

Paralel cu intrarea în liceu m-a cuprins și pe mine pasiunea pentru fotbal, ajungînd, în anul 1924, căpitanul echipei „Val-Virtei” compusă numai din colegi de clasă, echipă care a devenit, în acel an, campioana României la categoria „juniori”.

Fotbalul l-am jucat aproape exclusiv pe fostul „maidan al primăriei” aflat în dosul clădirii de pe acea vreme, pe str. N. Filipescu, a liceului „Spiru Haret”. Acest teren (pe care s-a înălțat hotelul „Intercontinental”), era plin de praf, fără nici un pic de iarbă. Era atît de mare, încît încăpea pe el un întreg teren de fotbal cu ambele porți. Bineînțeles că aproape toate antrenamentele se făceau chiulind de la ore. După o partidă de fotbal, aspectul jucătorilor era cam neplăcut: neavînd dușuri la liceu, ne întorceam acasă „pictați” foarte vizibil de la glezne în sus...

În 1924 am participat, pentru prima și ultima oară la o cursă de motociclete. Cursa a avut loc pe un kilometru lansat pe partea cea mai bună a șoselei București-Ploiești, în fața aeroportului Băneasa, pavată cu piatră cubică. (Restul pînă la Cîmpina era numai praf și pulbere). Concuram pe o motocicletă de 500 cmc, monocilindru, „Gnome et Rhône”, cu

care, de trei ori, nu am rupt (cum se obișnuia) ața de cronometraj, deoarece am „cîlcat-o”! La a treia „cîlcare” a aței, cronometrorul-șef m-a admonestat strigînd la mine supărat: „Ce dracu făcuși, băiete, iar ai cîlcat ața, în loc s-o rupi”!

În sfîrșit, cînd am rupt-o, am realizat circa 124 km/oră, fiind clasat pe locul doi, după motocicletă Cotton englezească a lui Bebe Assan, care m-a depășit cu 2 km/oră. Deci, contrar unei evoluții normale, am condus automobilul cu 3 ani înaintea motocicletei.

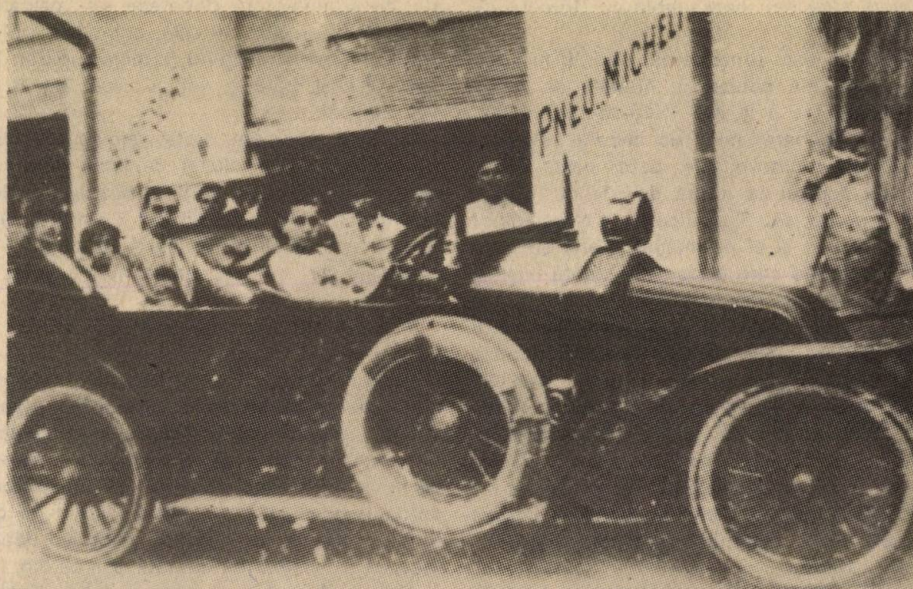
De prin clasa a III-a de liceu am început să sufăr de o scădere a auzului la urechea stîngă, datorită unei scleroze a articulațiilor din urechea medie. Această boală, moștenită de la mama, a progresat lent, dar inexorabil în ciuda tratamentelor de toate felurile pe care le-am urmat. De la vîrsta de 25 de ani boala a început și la urechea dreaptă, așa că din 1940 a trebuit să port o proteză auditivă. Tehnica acestor amplificatoare a progresat în fiecare an, astfel că în prezent am ajuns să port al 30-lea aparat auditiv, cu ajutorul căruia mă descurc destul de bine, deși astăzi surzenia mea este extrem de avansată.

Multă lume crede că la mine această infirmitate a apărut din cauza curselor de automobile. În realitate, este vorba pur și simplu de o boală ereditară, care nu are absolut nici o legătură cu sportul. Probabil că o să vă pară de necrezut, dar mie personal, surditatea mi-a fost foarte folositoare.

În prima fază, cînd încă auzeam destul de bine fără proteză, diagnosticam mai bine decît cei cu auzul bun, zgomotele anormale produse de un motor. De ce? Pentru că pe mine, zgomotul de fond (al orașului sau al atelierului) nu mă deranja, deoarece nu-l auzeam! Cu alte cuvinte, auzeam numai ceea ce căutam, adică sunetele anormale!

Un alt avantaj: pot asculta la radio muzica cea mai „fortissimo” fără să deranjez pe nimeni nici din casă, nici din vecini. De ce? Toate protezele moderne au la comutator o poziție „T”, la care aparatul nu mai captează deloc undele sonore, ci numai pe cele electromagnetice (se folosește normal, pentru vorbitul la telefon).

Dar cel mai mare lucru este că eu pot vorbi netulburat la telefon, chiar în cea mai zgomotoasă ambianță: pe bulevard, la gară, la aeroport, la un atelier, după ce am plasat comutatorul protezei în poziția „T”. Astfel, eu aud **nu-mai** vocea de la telefon, fără să mă deranjeze **deloc** hărmălaia din jur!



La volanul autoturismului tatălui său, în 1921.

Pasiunea pentru muzică am avut-o din tinerețe. Probabil că am moștenit-o de la tata, care era și el un mare meloman, iar după moartea lui, am continuat să-mi procur singur discurile de la magazinele de specialitate din București. Nobila pasiune a muzicii nu m-a părăsit nici o clipă toată viața; chiar azi, la bătrânețe, ascult cu cea mai mare plăcere sute de bucăți de operă sau muzică simfonică la radio, casetofon și video. Aceste audiții îmi procură cele mai îndrăgite și mai înalte emoții, pe care le trăiesc cu cea mai mare intensitate, pînă în toate fibrele ființei mele. Însă, asemenea emoții maxime mă pătrund destul de rar, adică numai atunci cînd ascult bucăți de o splendoare incomparabilă, care nu sînt foarte multe, ca de exemplu: uvertura la „Parsifal”, uvertura la „Traviata”, coborîrea în scenă a nefericitei Cio Cio-San, sublimul duet de dragoste din „Madame Butterfly”, intermezzo-ul din „Cavalleria Rusticana”, duetul final din actul I al „Boemei”, adio-ul lui Wotan din „Walkyria” (așa cum îl cînta admirabilul Marcel Journet), uvertura la „Tannhäuser”, grandiosul act II din „Don Carlos” de Verdi, finalul Simfoniilor V și VI (Știți de cine)...

Permisul de conducere l-am obținut în 1925, la doi ani după moartea tatălui meu, declarînd că am 18 ani, deși eu aveam numai 16 ani și

jumătate. Examenul l-am dat cu chestorul Cuzin personal, care m-a pus să urc dealul de lîngă podul Mihai Vodă și apoi m-a poftit să întorc mașina pe o străduță foarte îngustă și în pantă. Am fost pus să folosesc mersul înapoi de trei ori. Și gata. Evident că după ce aveam permisul în buzunar am început să curețier toată țara.

Pe acea vreme, pe șoselele de cîmpie, praful era o adevărată calamitate. Uneori, îl rugam pe cel de lîngă volan să stea în picioare pentru ca, privind mai de sus, pe deasupra parbrizului, deci văzînd ceva mai departe, să mă avertizeze de vreun pericol. Dar efectul era aproape nul. Ajungeam acasă noaptea tîrziu, frînti de epuizarea cauzată de îndelungata și interminabila tensiune nervoasă, în permanenta noastră încercare zadarnică de a vedea ceea ce nu puteai vedea. Eram plini de praf din cap pînă-n picioare. Cu praf în ochi, în nas, printre dinți, în urechi, pe gene, pe sprîncene etc.

Ochelarii nu serveau la nimic, pentru că se acopereau imediat cu praf. Ștergătoare de parbriz cu jet de apă nu existau pe acea vreme și chiar dacă le-am fi avut, ceața-praf era aceeași. Adeseori priveam lateral pe lînga parbriz, strîmbîndu-mi gîtul degeaba! Singurul avantaj era că mergînd cu 30—35 km/oră evitam pe cît posibil penele de cauciuc! Îmi amintesc că odată am rulat 4 000 km cu un ac de gramofon lucios, înfipt în banda de rulare

și aparent la interior numai cu 1 mm, practic invizibil! Cum l-am descoperit? Plimbînd o bucată de bumbac prin interiorul pneului, care s-a agățat de virful dumealui!

Situația e total diferită pe drumurile cu noroi. Acolo cuiele, caielele și potcoavele te pot aștepta în poziție verticală, din cauză că au fost atinse de o roată de căruță, de o copită sau de o roată a unui automobilist norocos. În astfel de situații, pana de cauciuc se produce aproape totdeauna la un pneu al unei roți din față! Nu uitați că un cauciuc ud e mult mai ușor perforabil decît unul uscat...

După moartea tatii, firma „Gr. Cristea” a intrat în lichidare, sub supravegherea mamei; ulterior, paralel cu marea criză economică 1929—1933, firma a dispărut.

În ce mă privește, m-am înscris la Școala Politehnică din București, ale cărei cursuri le-am urmat timp de trei ani, după care a trebuit să le părăsesc din motive de boală cronică. Nu era vorba de surzenie, ci de o stare de toropeală, apatie și somnolență permanentă, care mă făcea să dorm buștean circa 18 ore din 24, în două-trei rate! Nu am fumat, nu am băut, nu m-am drogat, niciodată de cînd sînt. Toate rudele ziceau că sînt cel mai mare leneș din lume, cînd realitatea era o anomalie incurabilă.

Încă din timpul liceului, începusem să dorm de rupeam pămîntul. Toate analizele erau între valorile normale. Unii doctori presupuneau că e vorba de o astenie nervoasă precocă! Pe la 15 ani începusem să sufăr și de o producție fabuloasă de mătreață, însoțită de un început de chelie. Îngrozit, m-am ras în cap de mai multe ori, însă fără nici un succes. La vîrsta de 25 de ani, cel mai bun doctor de stomac din București mi-a făcut de mai multe ori analiza sucului gastric și mi-a spus: „Nu ai nici un strop de acid gastric!”

— Păi atunci eu cum mă hrănesc, domnule doctor?

— Cu ajutorul fermentilor intestinali!

Mi-a recomandat alte medicamente, pe care le-am luat cu cel mai deplin insucces.

Din pricina acestei lipse totale de aciditate gastrică, eu nu am simțit niciodată, din copilărie pînă azi (aproape de 80 de ani), senzația clasică de „foame”, despre care tratatele de fiziologie arată că este provocată de prezența acidului gastric în stomacul gol.

Probabil că mă veți întreba: „Dacă nu-ți era foame, de ce mîncai?”

Pur și simplu pentru că era ora mesei! Sau, mai rar, pentru că era vorba de mîncăruri „foarte apetisante”, care îmi provocau dorința de a le mînca.

Din cauza aceleiași dorințe sau poftă fără foame am și mîncat toată viața cantități enorme de ciocolată cu lapte de cea mai bună calitate. Și totuși excesele de dulciuri nu mi-au cauzat vreun rău. Niciodată nu am suferit de obezitate sau diabet. Totdeauna greutatea mea a fost corespunzătoare înălțimii corporale, cu foarte mici plusuri datorate scheletului foarte masiv.

Din cauza anacidității gastrice, toată viața am preferat mîncărurile extrem de sărate (la orice restaurant ceream o solniță înainte de mîncare). Astfel, am ajuns ca pe la vîrsta de 70 de ani să realizez o aciditate gastrică de circa 30% din cea normală. Starea de toropeală s-a redus apreciabil, la fel ca și somnul care a scăzut la cca. 10 ore din 24.

La vîrsta de 22 de ani m-am căsătorit cu Draga Margareta Vășilescu, nepoata savantului neurolog G. Marinescu, precum și a lui N. Vășilescu-Karpen, licențiată în limba română și franceză. Între noi a domnit tot timpul o dragoste superlativă. După 55 de ani de căsnicie ideală, m-a părăsit la 24 decembrie 1985, în urma unei scurte și violente hemoragii gastrice.

RALIURILE

În septembrie 1930 mi-a căzut în mîna reglamentul Rallye-ului Monte-Carlo 1931, care avea ca punct de plecare înzestrat cu punctajul maxim orașul Stavanger (Norvegia), de unde traseul comporta trei treceri cu feribotul înainte de a ajunge la Berlin. Aceasta mi se părea că ar putea prezenta unele riscuri. De aceea m-am decis la plecarea din Iași, care avea o zestre de puncte ceva mai mică decît Stavanger.

Am trimis buletinul de înscriere la Monte Carlo, cu specificarea mașinii: vechiul meu Dodge Victory Six. Conducători: Petre Cristea și Zoltan Molnar, care a fost cel mai bun șofer profesionist pe care l-am cunoscut; un om rapid, sigur și calm. Pentru locurile 3 și 4, am trecut pe cumnatul meu ing. Al. Păunescu, și pe mecanicul Gogu Constantinescu, care, la începutul meseriei, fusese ucenic la o fierărie, deci știa să bată bine cu barosul (ceea ce nu-i deloc o treabă ușoară). De ce-mi trebuia un baros, veți vedea.

PREGĂTIREA MAȘINII PENTRU R.M.C.

Istoria Rallye-ului Monte Carlo a început din anul 1911, când s-a alergat pentru prima dată. Totdeauna a avut loc în a doua jumătate a lunii ianuarie, astfel ca să se termine înainte de 1 februarie. Deci, sistematic s-a ținut în cea mai dificilă perioadă a anului. Se dădea plecarea din 10—12 puncte ale Europei (foarte rar din Africa de nord). De exemplu: Stavanger (Norvegia), Umea (Suedia), Tallinn (Estonia), Varșovia, Iași, București, Atena, Palermo, Paris (cu ocoluri), John O'Groats (punctul cel mai nordic al Scoției), Lisabona, Tunis și chiar din Monte Carlo, cu un traseu dificil prin câteva țări europene cu munți înalți și zăpezi în orice iarnă.

Oricine vroia să ajungă la Monte Carlo trebuia să se pregătească pentru lupta cu frigul, zăpada, noroiul, poleiul și ceața care era aproape totdeauna prezentă în Europa centrală și pe Valea Ronului. Deci, pneuri spe-

cial, lanțuri bune, care se pot atașa rapid pe roțile motrice, lopeți, haine groase, mănuși etc. Calorifer bun, lichid antigel, baterie mare, faruri de ceață cu becuri galbene puternice.

Pentru o asemenea cursă trebuia să prevezi și cazurile de vreo eventuală înțepenire a mașinii în suluri mari de zăpadă, în noroi și chiar „în decor” deoarece la o eventuală ieșire din șosea mașina nu prea se putea readuce „pe drumul cel bun” cu mijloacele proprii (dacă mai era în stare de funcționare!). Recurgerea la ajutorul unei perechi de boi nu era posibilă oriunde. Și, în plus, cauza o enormă pierdere de timp (mai ales noaptea), care, în mod sigur, te condamna la nerespectarea orarului prevăzut de regulament (și înscris în „carnetul de drum” special, primit de la oficialii punctului de plecare), ceea ce avea ca urmare inevitabilă excluderea din cursă.

Pentru a evita o atât de gravă perspectivă, a fost și aci nevoie de o mică inovație românească pe care am avut-o la bord, în afară de cortina din pînză de cort inestetică. Ea consta din trei obiecte, plus un fierar și anume: o mică macara portativă cu două cîrlige, realizînd o forță de tracțiune de 2 000 kg; un țărș de circa 80 cm lungime, făcut din cel mai bun oțel, ca să poată pătrunde chiar și prin asfaltul înghețat; un baros de fierărie de 3 kg; cu care



Ford-ul T („cu mustăți”).

să se poată înfige bine țărșul de oțel în orice teren dur; și, evident, un om care să știe să bată bine cu astfel de baros, respectiv Gogu Constantinescu. Acest echipament (vreo 15 kg) a călătorit cu subsemnatul în opt Rallye-uri Monte Carlo în care timp a fost folosit numai o singură dată.

În plus, mai trebuia luate pentru drum scule, câteva piese de rezervă, precum și o cutie de tablă conținând fel de fel de șuruburi, piulițe, șaibe, splinturi etc. Și această cutie ne-a fost foarte necesară o singură dată. Trusa medicală n-am folosit-o niciodată. De asemenea, trebuia luate ceva alimente consistente și cît mai puțin complicate: ciocolată cu lapte, mandarine, banane, un termos cu cafea neagră.

Înainte plecării la Iași, cumnatul meu s-a îmbolnăvit grav și, în criză de timp, l-am înlocuit cu... Draga Cristea! (Pentru un fel de voiaj de nuntă original și plin de emoții, pe care iubita mea nu l-a regretat niciodată).

În ianuarie 1931, pe o iarnă ploioasă, am plecat pe timp de moină, la Iași. De la Tîrgu Frumos la Iași, 46 km, toată șoseaua națională era o mare de „ciulama”, pe care nu se putea rula cu mai mult de 20—30 km/oră. Marginile drumului erau ceva mai înalte decît mijlocul lui, așa că toată șoseaua era acoperită cu o baltă de noroi fluid, avînd o „adîncime” de 7—15 cm.

Cauciucurile din față, lovind noroiul, îl împingeau lateral, înainte, dar și oblic în sus, tocmai bine pentru ca stropii să-ți cadă pe parbriz, așa ca să nu mai vezi nimic înainte. Ștergătoarele de parbriz aveau un efect 100% negativ! Spălătoare de parbriz nu existau pe acea vreme. Singura soluție era să mergi încet-încetinel, ca după driel Aveam eu peste 100 000 km parcurși la volan, dar așa ceva nu mai văzusem nicăieri! Și culmea era că, după plecarea din Iași, în raliu (peste două zile) trebuia să înotăm prin aceeași blestemată „ciulama”!

Imediat ce am sosit la Iași, am lăsat-o pe Draga la filiala Automobil Clubului Român din capitala Moldovei, în curtea caruia sosiseră cele 15 mașini care erau înscrise să ia plecarea de acolo. Printre acestea erau patru din Polonia, unele din ele avînd și pasageri feminini; așa că vă închipuiți că Draga, care vorbea perfect franceza, avea cu cine să stea la cîrpit!

Împreună cu Gogu și cu Zoltan am plecat urgent la tîrg, am cumpărat o pînză de cort de 2 mp, patru platbande de oțel de 40x3 mm lungi de cîte 70 cm, și 8 șuruburi cu cîte trei șaibe plate fiecare. Apoi, fuga la un atelier, unde am dat, în partea frontală a arîpilor din față, patru ori cîte două găuri de 6 mm, cam la

10 cm distanță pe verticală între ele, corespunzînd cu cele date la capătul de sus al platbandelor. Am fixat acolo cele 4 platbande cu partea lungă în jos, așa ca să atingă pămîntul (n-avea nici o importanță dacă se toceau); deasupra platbandelor foaia de cort, tot pînă în pămînt, prinsă sus între cîte două șaibe plate, iar mai jos solidarizată cu platbandele prin cîte 2—3 brățări de sîrmă. Astfel am creat în fața mașinii o „cortină” zdravănă pînă în pămînt, care să nu mai permită stropilor de noroi să zboare înainte și în sus. O probă făcută către Podu Illoaei a dovedit o splendidă eficacitate a inesteticei mele modificări. Se putea merge cu, orice viteză, fără a se murdări parbrizul și nici farurile. Reîntorși în curtea clubului, unul dintre oficiali s-a arătat indignat că am putut să-mi masacrez caroseria și să-mi pocesc mașina într-un asemenea hal!

Eu, evident că rîdeam în sinea mea...

A doua zi dimineța s-a dat plecarea celor 15 mașini, la intervale de cîte un minut, noi fiind pe poziția șapte; chiar din primii kilometri i-am depășit pe toți cei șase predecesori, care se țirau sâraccii ca după mort. Ultimul pe care l-am întrecut în lacul de „ciulama” a fost „Fordăreța” fraților polonezi Potoski, mașină poreclită la noi în țară „Fordul cu mustăți”, celebrul Ford Model T care a fost produs pe bandă la Dearborn (S.U.A.), începînd din 1909 (anul nașterii mele) pînă în 1927, în peste 15 000 000 de exemplare, care au împînzit tot Globul. Găseai piese de schimb pentru Ford T, chiar și în circuliile mari din sate. De ce-i zicea „Fordul cu mustăți”? Pentru că la 4—5 cm sub volan, avea două leviere mici orizontale (cam cît un creion de școlar), unul în dreapta, altul în stînga, acționabile cu degetele mijlocii, fără a lua mîna de pe volan; o „mustată” comanda accelerația, cealaltă avansul la aprindere. Fordăreța nu avea baterie, deoarece volantul motorului împreună cu carcasa lui, constituia un fel de dinam cu debit de curent extrem de variabil, în funcție de turația motorului.

Lumina farurilor era ridicolă: cînd opreai la o intersecție ca să vezi dacă vine vreo mașină (evident că motorul cobora la ralanti) farurile aproape că se stingeau din cauza curentului slab; trebuia să accelerezi nițel pe loc, ca să crească tensiunea! Dacă mergeai cu viteză mare, lumina devenea albă, dar se ardeau relativ repede becurile!

Deși în 1931 cel mai nou Ford T era vechi de cel puțin 4 ani (fabricația oprită din 1927), frații Potoski l-au preferat, deoarece știau că

era o mașină durabilă și extrem de ușoară (circa 600 kg) deci se putea scoate relativ repede din șanț sau din zăpadă. Avea pneuri foarte înguste, ca de motocicletă, care tăiau ușor noroiul și zăpada, roți foarte ușoare, deci o suspensie excepțională pentru drumurile rele. Toate „Fordărețele” aveau caroserie deschisă cu 4 locuri și 4 uși de tinichea. Cutia de viteze nu avea decât două trepte înainte, comandate de una din pedale. Viteza întâi (pedala la fund) era atât de demultiplicată încât te puteai „urca și pe perete!” (evident, nu-i decât o metaforă de-a lumii automobilistice). Alte detalii: avea un motor foarte durabil cu 4 cilindri în 4 timpi, supape laterale, 3300 cmc, viteză maximă circa 70 km/oră, frâne mecanice numai pe roțile din spate, consum circa 10 litri/100 km. Prețul în America era foarte modest: circa 260 dolari în 1925. Direcția nu avea casetă. Axul volanului cobora până într-un punct, unde era îndoit ca la karturi, având un „deget” care se articula cu bara de conexiune. Din cauza acestei construcții, se întâmpla să „se innoade” direcția, dacă forțai prea tare volanul pentru bracăj maxim!

Cei patru pasageri ai mașinii poloneze cu plecarea de la Iași erau niște namile, purtând fiecare câte o sarică uriașă (manta de blana

mițoasă de cioban), depășind mult marginile caroseriei și umflînd astfel „silueta” mașinii. Pentru a mai reduce greutatea, nu aveau nici părți laterale, nici măcar o capotă de ploaie. Vă închipuiți ce splendid arătau după fleoscăiala prin marea de noroi pe traseul Iași-Tîrqu Frumos-Hîrlău-Botoșani-Dorohoi! (mai ales că mergeau și cu parbrizul cohorit deasupra capotei motorului, ca să poată „vedea mai bine”!)

De pe la Dorohoi, „ciulamaua” era înghețată, iar de la Cernăuți (a cărei arteră principală este un bulevard în urcuș interminabil), și după ce am intrat în Polonia, drumul a început să aibă aspectul unei ierni grele cu zăpadă, gheață și fâgașe făcute în special de sănii, care au ecartamentul mult mai îngust decât al automobilelor, ceea ce este și neplăcut și periculos.

Drumul spre Cernăuți-Lemberg era blocat din cauza viscolului, așa cum ne-au informat vameșii polonezi, care ne-au spus că primiseră telefonic de la Autoclubul din Varșovia indicația că trebuie să facem un ocol pe drumuri secundare (prin orașul Tismenița), mai puțin înzăpezite.

La cele 10—12 puncte de control de pe traseu (aproape toate în orașe mari, la sedi



Petre Cristea, Mihail Sontag, Ionel Zamfirescu și Gogu Constantinescu la Monte Carlo, după încheierea R.M.C. 1935.

de-ale autocluburilor) s-a oferit aproape totdeauna câte un bufet cu fel de fel de bunătăți, inclusiv oranjade, cafele, ceaiuri etc. Avînd în vedere că pe acea vreme limitările vitezelor pe șosele erau mult mai „elastice” decît azi, mulți concurenți reușeau să ajungă la punctele de control cu 1—2 ore mai înainte de ora plecării înscrisă în carnetul de bord. Deci, exista și o foarte prețioasă posibilitate de recuperare. Unele cluburi chiar se întreceau în a oferi concurenților cele mai frumoase primiri, cu bufete și săli de odihnă cit. mai confortabile, cu zeci de paturi de campanie etc.

Pe cînd rulam în nordul Poloniei, pe o șosea secundară pustie, cu zăpadă pe care circulară probabil numai sănii cu cai, derapam cînd spre dreapta, cînd spre stînga, din cauza fîgașelor din zăpadă. Cred că nu era mai frig decît vreo 5 grade sub zero. Cer senin și vînt deloc. Deodată constat că în mod brusc șleaurile au devenit mult mai pronunțate. Aveam vreo 90 km/oră, cînd mașina s-a pornit pe un derapaj lung, cu spatele alunecînd insistent înspre șanțul din stînga.

Aducerea volanului în poziția de contraderapaj n-a servit la nimic. Spatele s-a apropiat de limita stîngă a șoselei, roata stîngă spate a coborît derapînd în șanț și apoi după vreo 6 metri, cînd șasiul a început să radă gheața de pe marginea stîngă a drumului, viteza a scăzut pînă aproape de zero și mașina s-a culcat binișor cu partea ei stîngă pe zăpada nebătută, fără cel mai mic zgomot. Dacă am fi avut o caroserie deschisă, ne-ar fi „vărsat” pe toți în zăpada din șanț. Nici unul dintre noi nu a fost nici măcar zgîriat sau lovit.

Puntea din spate, aproape verticală, cu roata stîngă în șanț; puntea din față, tot aproape verticală, cu roata stîngă culcată pe șosea. Farurile nu s-au stins. Am tăiat contactul. Am ieșit toți patru repede în sus din mașină, adică urcîndu-ne ca dintr-un puț prin ușile din dreapta! Draga a ieșit ultima, pentru că ședea pe locul din stînga spate. Se părea că nu-i speriată deloc.

Pădurea pustie, șoseaua pustie, noapte fără lună. Am încercat să tragem mașina de scara din dreapta ca s-o aducem pe cele patru roți. Imposibil. Repede Gogu a bătut țarușul în marginea șanțului la vreo 5 m de scara dreaptă a mașinii, am agățat un cîrlig al macaralei de lonjeronul drept al șasiului, celălalt cîrlig de baza țarușului și acționînd macaraua, am adus mașina pe patru roți în cîteva secunde. Acum urma partea cea mai grea. Mașina ședea aproape perpendiculară pe șosea,

cu puntea spate în șanț și cu puntea față pe drum. Am înfipt țarușul în mijlocul drumului, la vreo 6 m în fața mașinii, și am agățat cîrligul lîngă traversa din față a șasiului.

Șoseaua fiind în rambleu, roțile din spate ale mașinii erau cam cu 70 cm mai jos decît cele din față. Molnar a început să acționeze macaraua, în timp ce eu priveam îngrijorat, cu ajutorul unei lămpi de mînă, să vad ce se întîmplă cu șasiul de care trăgea cîrligul macaralei. Ca să constat cu groază că începea să cedeze fără ca mașina să se urnească! Deci, mai era nevoie și de o pereche de boi, care să tragă de șasiu împreună cu macaraua noastră.

Molnar s-a dus pe jos într-un sat ale cărui lumini se zăreau, în timp ce noi îl așteptam, gîndindu-ne la lupi; care, din fericire, nu au apărut.

În sfîrșit, după două ore de așteptare cu căfea caldă, vine Molnar cu doi boi, trei țărani și două scînduri groase, pe care le-am amplasat între roțile spate și muchia șanțului. Cu ajutorul tuturor plus macaraua noastră am readus destul de repede mașina pe drum, în poziția de a-și continua drumul.

În tot timpul acestor manevre, care au durat aproape patru ore nu apăruse nici unul dintre ceilalți 14 concurenți plecați de la Iași. Abia în momentul cînd demaram ca să ne continuăm drumul spre Lemberg vedem, în fine, că se apropie două lumini de faruri. Erau ale lui nea Alecu Berlescu.

Iată, deci, că „inestetica” mea cortină pusă în fața mașinii ne-a asigurat un cîștig de patru ore, pe care le-am pierdut cu „ieșirea în decor”. Din fericire, drumul a devenit mai circulat, așa că am trecut prin Lemberg și Varșovia la orele înscrise în carnetul de drum.

Pe parcursul Varșovia—Berlin, destul de copios „poleit” de chichiură, Fordăreața polonezilor, extrem de ușoară și cu cauciucurile ei foarte înguste, dansa în tot felul pe suprafața largă a șoselei internaționale. Și, în consecință, ajungea destul de repede să se „culce” pe marginea șanțului, cînd pe cel din dreapta, cînd pe cel din stînga. Astfel, i-am scos de patru ori din poziția „culcată pe o parte”, dar niciodată răsturnată!

Readucerea mașinii lor pe șosea era incomparabil mai rapidă decît în cazul nostru, necesitînd doar 2—3 minute; imediat după aceea trageam de aripi de cîteva ori ca să le îndreptăm (în „oarecare” măsură), după care „valea!” fraților!

Ca peste vreo 20 km să-i găsim în celălalt șanț! Cînd i-am văzut a cincea oară în poziția „culcat” nu ne-am mai oprit! Desigur că i-au ajutat alții... dar la Monte Carlo nu au ajuns.

Probabil că au „întîlnit” undeva un obstacol prea solid...

Noi am ajuns la Monaco fără nici un punct de penalizare, deși a trebuit să luptăm cu o ceață groasă de la Paris pînă la Avignon, după ce am parcurs aproape 4000 km în patru zile și patru nopți.

EVOLUȚIA RALIURILOR

Multă lume crede că „Rallye” este un cuvînt franțuzesc, derivat din verbul „rallier”. Dar nu-i așa. Este un cuvînt englezesc, folosit aproape numai în sport, însemnînd întîlnirea concurenților într-un loc (oraș sau nu), în cadrul unor întreceri făcute înainte și după întîlnirea tuturor. Un termen mult mai nimerit pentru astfel de competiții este cuvîntul german „Sternfahrt”, adică parcurgeri în stea către un centru de întîlnire.

După ultimul război mondial, atît în România, cît și în multe țări străine, accepțiunea cuvîntului rallye s-a lărgit în mod absurd, fiind aplicat aproape la orice fel de competiție automobilistică. Unii zic chiar și „raliu de coastă”! Ceea ce este ridicol; totuși eroarea se generalizează, mai ales fiindcă orice raliu modern cuprinde mai multe probe speciale, care sînt aproape fără excepție numai curse de coastă.

Raliul Monte Carlo, inițiat în 1911, a fost prima competiție internațională de acest fel. Față de stadiul tehnic al mașinilor de pe acea vreme, parcursurile obligatorii de cîte 4 000—5 000 km în timp de iarnă constituiau încercări extrem de dificile. De aceea, în primii ani, nu sosea la Monte Carlo absolut nici un concurent fără penalizări cauzate de întîrzieri pe parcurs. Așa încît clasamentul final era foarte ușor de calculat, deoarece începea cu mașina care avea în carnetul de drum numărul cel mai mic de minute de întîrziere la controale.

Începînd din 1925 a crescut numărul concurenților care soseau la Monte Carlo fără nici un punct de penalizare (adică ex aequo). De aceea, din anul 1926, s-au introdus, după sosire, probe speciale de regularitate de 80—120 km în munții din regiune, unde se cronometra la secundă trecerea pe la 6—10 controale vizibile. Era clasat primul cel ce acumula minimum de secunde diferență față de timpii corespunzînd cu viteza medie prescrisă. Viteza

pentru proba de regularitate era modestă: 40—50 km/oră, dar era foarte greu să reușești să treci la secundă prin fața punctelor de control.

Acest sistem dînd loc la multe contestații și discuții în ziarele sportive, s-a trecut, în anii 1930—1939, la efectuarea chiar pe cheiul de beton al portului Monaco, în fața unor tribune cu public, a unei probe speciale de accelerație, maniabilitate și frenaj la care fiecare secundă era socotită un punct. Acestea, adunate cu penalizările de pe traseul rutier, determinau clasamentul general.

Înainte de plecările în raliu, tehnicienii autocluburilor respective făceau un control tehnic al mașinilor și marcau cu cîte o pată de vopsea secretă (trimisă de la Monte Carlo) organele principale ale mașinilor concurente, spre a se putea ști dacă au fost înlocuite pe traseu. (Motiv de excludere din cursă). Aceste organe erau: radiatorul (dar nu și masca lui!), chiu-lasa, blocul, baia de ulei, carcasa ambreiajului, cutia de viteze, transmisia cardanică și puntea de tracțiune.

De aripile sau tabla caroseriei nu se sinchisea nimeni; dar dacă te prezentai la sosire cu o aripă ruptă sau lipsă, încasai 20 de puncte de penalizare.

Începînd de prin 1930, Rallye-ul Monte Carlo aduna la start cîte 200—300 concurenți din 15—20 de țări și era considerat de presa internațională ca un campionat mondial de sport automobil.

În clasamentul final al R.M.C. din 1931 am figurat pe locul 11, din 151 concurenți, primul dintre toți cei plecați de la Iași și înaintea altor trei plecați de la Stavanger, adică echipaje avînd la plecare o zestre de puncte mai mare decît a noastră.

În 1932 nu am participat la R.M.C. din cauză că mi-am făcut serviciul militar, însă m-am înscris pentru cel din 1933 cu pornire de la Atena, care era traseul cu punctajul maxim, fiind cel mai dificil dintre toate cele 12 itinere propuse de Automobile Club de Monaco. Traseul era Atena — Salonic — Sofia — Niș — Belgrad — Szeged — Budapesta — Viena — Salzburg — München — Strassburg — Paris — Lyon — Avignon — Brignoles — Monaco. În total, circa 4 000 km de parcurs în patru zile și patru nopți. Mașina, tot vechiul meu Dodge Victory Six; coechipieri: Ion Zamfirescu, Gogu Constantinescu și un fost coleg de școală.

Între 1911 și 1935, traseul Atena—Monaco a dat o singură dată (în 1928) cîștigătorul R.M.C., care a fost francezul Jacques Bignan, constructorul automobilelor Bignan (1918—1930). Nu știu din ce motiv, el nu a

participat cu o mașină Bignan, ci cu un Fiat! Bignan a realizat, pînă în 1936, singura victorie a traseului Atena—Monaco, deși în fiecare an, cei care și-au ales Atena, au avut zestrea maximă, însă nu și norocul necesar. Cauze: pene mecanice pe drumuri infernale și surprizele iernii.

Drumurile cele mai rele ale R.M.C. au fost, pînă în 1939, cele de la Atena pînă la Szeged: pline cu gropi enorme, piatră spartă și tăioasă, noroaie și chiar zone de „iarbă verde” fără nici un fel de terasament de șosea. Această zonă „aparte” se găsea, după plecarea din Salonic către Sofia, între Kalon-Kastron și frontiera bulgară. Se mergea vreo 50 km pe un cîmp pustiu, fără sate, printre sute de urme lăsate prin iarbă de roțile mașinilor și căruțelor; urme întretăiate și încălțite în așa hal, încît aveai nevoie de o busolă!

Ca să cunoaștem cît mai bine partea cea mai rea a traseului, am plecat de la București la Atena, pe itinerarul Arad — Szeged — Belgrad — Sofia — Salonic — Atena. Iarna părea dulce, zăpadă aproape deloc pe șosele. Noroi berechet. Drumurile din Balcani extrem de puțin circulare.

Într-o după-amiază, cum rulam către sud pe valea Strumei, vîd pe un tîpșan lung din dreapta, la vreo 150 m, o turmă de oi, de la care, imediat ce ne vîdu, un ciine ciobănesc enorm se repezi în galop maxim către noi. Era un dulău uriaș, obișnuit să nu-i stea nimeni în cale. Cred că vedea prima oară un automobil. De ce spun asta? Pentru că spre mirarea noastră nu și-a modificat nici direcția nici viteza nici un pic, ci și-a continuat drumul ca glonțul, cu gura căscată, drept către mijlocul barei din față. Am auzit toți un trosnet puternic și am simțit un șoc apreciabil, după care roata spate stînga a trecut peste corpul lui. Evident că nici prin cap nu mi-a trecut să opresc, gîndindu-mă la ceilalți dulăi, precum și la furia și bitele ciobanilor!

La cîțiva kilometri mai departe, am constatat că bara de protecție față era înfundată cu vreo 15 cm!...

După Salonic am trecut prin localitatea Veria, cu un mare procent de aromâni, după care am început a urcă spre cea mai înaltă trecătoare a Greciei, „Kastagna” (1360 m), aflată la apus de celebrul lăcaș al zeilor, muntele Olimp (2911 m). Actualmente, autostrada Salonic—Atena trece de cealaltă parte a Olimpului (pe la răsărit) pe lîngă malul mării. Aceasta nu era nici măcar în proiect în 1933. Atunci, în 1933, calitatea drumului era jalnică. Șosea îngustă, plină de gropi, șerpuind printre munți de stîncă stearpă de culoare cam între maro și violet. Nici urmă de verdeață, de pă-

duri, de piraie sau măcar de copaci stingheri. Satele erau extraordinar de rare; parcă circula într-un deșert interminabil de stînci. Circulația pe această arteră principală era aproape nulă. Nu era frig deloc, deoarece este vorba de o zonă mult mai la sud de țara noastră. Nu am văzut nici automobile, nici căruțe, pe zeci și zeci de kilometri. Din cînd în cînd cite un mîgăruș cuminte care nu se speria absolut deloc, alături de un om sau o femeie care mergeau pe jos pe lîngă el, căra încetinel în spinare tie doi desagi, fie două legături de vreascuri uscate pentru foc.

Benzină nu se vindea la pompe cu furtun, ci în bidoane de tinichea de 20 l sigilate, ca să nu fie îndoilei asupra cantității și calității. Bineînțeles că astfel, alimentarea (cu pîlnia) se făcea relativ încet.

După plecarea din Atena, toți concurenții care au plecat în R.M.C. din 1933 au fost blocați de niște valuri uriașe de zăpadă între Budapesta și Viena, deci toți am fost excluși din clasament.

În R.M.C. 1934 am participat împreună cu Berlescu, pe un Ford V-8, luînd plecarea de la București și clasîndu-ne pe locul 18, din cauză că mașina era prea grea.

DIN NOU ÎN R.M.C.

Pentru R.M.C. 1935 ne-am înscris cu Mișu Sontag ca titular, deoarece el personal a obținut un Ford V8 nou, cu caroserie deschisă, împrumutat de Societatea Ford-România. Proba finală era tot accelerație + frînaj + maniabilitate, cu „optul” în jurul a doi piloni (la 8 m distanță între ei), pe cheiul de beton al portului Monaco.

Am ales plecarea de la Palermo, deoarece Atena (cu zestre maximă) se arătase prea nesigură. Echipaj: M. Sontag, P. Cristea, Ion Zamfirescu, Gogu Constantinescu. Mașina era bine pregătită: chiulase speciale de compresie ridicată, aduse de la Londra, delco înlocuit cu un magneto Vertex-Scintilla, carburator Weber special, grupul conic cel mai scurt, spre a realiza demaraje optime etc. Mișu a făcut antrenamente repetate la București, la proba de maniabilitate.

În drumul spre punctul de plecare, am parcurs traseul București — Oradea — Budapesta — Viena — Graz — Lubliana — Trieste — Roma — Palermo spre a cunoaște partea pe care nu rulasem niciodată (Trieste — Lubliana — Graz — Viena), unde n-am avut de

notat nimic periculos. Deși eram în luna ianuarie, în toată Italia vremea era superbă. După Napoli, avînd timp disponibil, am refăcut cu băieții minunata „Riviera Amalfitana” (de la Sorrento la Salerno), oprindu-ne puțin la „Conca dei marini”, ca să revăd „Grotta Smeralda”, care este mai stranie decît „Grotta Azura”, de sub insula Capri. Această „Grotta Smeralda” este foarte puțin cunoscută de valul turiștilor, deoarece a fost descoperită sute, dacă nu mii de ani după cea de la Capri. Dacă nu mă înșel, prin anul 1929. Eu o mai văzusem în iunie 1934, împreună cu nea Alecu Berlescu, pe drumul de întoarcere după marele ghinion din „Giro d'Italia”. Mai departe, la Battipaglia se despart cele două artere principale ale Calabriei: una care merge prin interiorul peninsulei, trecînd prin Cosenza, capitala Calabriei, unde, în anul 410 e.n., a căzut în luptă Alaric I, cel mai mare conducător al vizigoților (născut la Perice în Delta Dunării!), după ce se făcuse celebru prin devastarea Romei! (Noroc că n-au distrus și Columna lui Traian!).

Cealaltă arteră a Calabriei merge pe lîngă mare, trecînd și prin Amantéa. Azi, toată Calabria, de la Napoli pînă la Reggio, este parcursă de o lungă și rapidă autostradă de vreo 760 km, care e singura din Italia fără taxe!

Atunci, în 1935, noi am preferat drumul de pe lîngă mare, deoarece este mai ferit de o surpriză cu zăpadă. Apropiindu-ne de Paestum, după un urcuș dulce rectiliniu, a cărui pantă scădea, apropiindu-se de orizontală, vedem ridicîndu-se peste linia orizontului încet-încet un enorm și intact templu doric, construit de grecii care locuiau pe acolo acum 2700 de ani. Aveai impresia că răsărea din pămînt.

Datorită traseului cu plecarea din Palermo, pe care o înzăpezire era foarte improbabilă, numărul concurenților cu plecarea de la Palermo a fost foarte mare: 31 de mașini de toate neamurile. Am sosit acolo cu două zile înainte și bineînțeles că am avut cîte ceva de făcut la Ford-Service, unde, ca de obicei, am fost serviți cu căldură.

Într-o dimineață îl las pe Gogu la atelier și plec prin oraș să cumpăr ciocolată. Curînd, am ajuns într-un cartier cu blocuri enorme de locuințe ieftine. Aveau cîte opt nivele și la fiecare etaj se vedeau cîte 10—12 balcoane cu balustrade metalice vopsite în roșu. Aproape la fiecare balcon era cîte o gospodină. Toate, aplecate peste balustrade și parlamentau cu voce tare cu zarzavagiii. Tot timpul gospodinele coborau sau ridicau cîte un coșuleț cu ajutorul unei sfori, tocmindu-se cu cei de jos, uneori strigînd cît le ținea gura. Era o „mă-

căială” așa de asurzitoare, încît unele din ele, răgușite, încercau să se înțeleagă cu cei de pe trotuar mutește, prin semne cu mîinile. Evident, n-am putut să rezist mai mult de o jumătate de oră la acest spectacol super-dinamic! Uneori, cîte un coșuleț făcea vreo 4—5 curse în sus și-n jos, pînă ce să coboare cu plata mărfa. Și cînd te gîndești că „țirguiala” asta pe verticală se repeta în fiecare dimineață! Regret că nu mi-a dat prin cap să văd dacă blocurile aveau ascensoare. Dar probabil că cel mai rapid procedeu era tot cel cu coșulețele-n sus și-n jos. Care, desigur, costa mai puțin...

În sfîrșit, s-a dat plecarea în raliu. La Messina toate mașinile s-au îmbarcat pe un feribot enorm, care la alte ore transborda trenuri întregi, cu zeci de vagoane. În timpul traversării strîmătorii (peste care nici azi nu s-a construit podul proiectat) s-au „încălzit” relațiile între concurenți (peste 100 de persoane) care, deși vorbeau un ghiveci de limbi străine, totuși se înțelegeau, mai mult la glumă decît la tehnică. Un echipaj danez avea tot roadsterul mașinii plin cu fel de fel de sticle cu băuturi tari de tot neamul. De ce? „Păi mașina e deschisă și nouă nu ne place să purtăm haine groase!” Ca dovadă, amîndoi erau în cămașă de vară („la Monte Carlo e cald”) și cu pălării tari de paie (ca a lui Maurice Chevalier) garnisite de jur împrejur pe sub panglica de mătase exterioară (și elastică) cu cîte 2—3 sute de țigarete fine. De ce acolo? „Ca să nu ne pierdem timpul cu căutatul țigărilor!”

Cu toate că-și luaseră aceste măsuri grozave, nu au ajuns la Monte Carlo; ceea ce nu-i deloc surprinzător!

Alt echipaj ciudat era cu un mic DKW de două locuri: un tînar de vreo 18—20 de ani și un bătrîn de vreo 70 de ani; cu un aspect din secolul trecut: barbișon-cioc cărunți, mustăți cu două vîrfuri mari ascuțite îndreptate în sus, ca la fostul Kaiser Wilhelm II, ochelari mici cu ramă metalică foarte subțire, pe cap o drăcie din postav negru cu trei colțuri: unul cobora spre nas și alte două peste urechi!

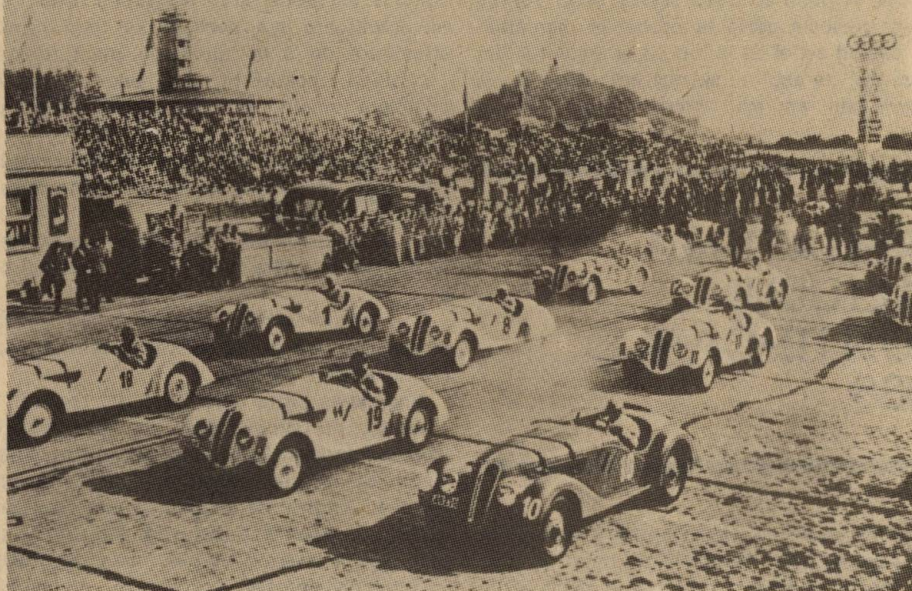
Gogu mă roagă să-l întreb pe tînar de ce a luat la drum un coechipier așa de bătrîn?

— Păi este fostul meu profesor de geografie!

— Ei și! Ce-i cu asta?

— Păi, foarte simplu: ca să-mi arate drumul!!

Dom' profesor, care mă-ndoiesc că știa să conducă, întrucît avea în picioare niște bocanci enormi de alpinism, cu crampe metalice mari, care duduiau cînd mergea pe puntea metalică a feribotului, ciorapi verzi groși de lînă, răsfrînți sub genunchi, pantaloni bufați albaștri și surtuc negru, strîns cu un nas-



Plecarea în cursa de la Nürburgring 1939; Petre Cristea a obținut un alt succes de răsunet, locul I.

ture, purta la butonieră o rozetă de decorație...

Feribotul încă nu pornise și iată că începe o ploaie foarte slabă și mărunță. Atunci, bătrînul deschide tacticos ușa DKW-ului și scoate de acolo o umbrelă enormă, cam ca a lui „Don Bazilio”, o deschide și-și continuă calm promenadea. Dar doi băieți din spatele lui coboară geamurile mașinilor și încep să-l bombardeze cu cîteva coji de mandarine. Dom' profesor face scurt un stînga-mprejur și se apără de proiectile cu marea lui umbrelă-scut. În timp de cîteva minute bombardarea lui „Wilhelm II” a devenit atît de violentă din toate direcțiile, încît bietul om a trebuit să se refugieze în caroseria DKW-ului.

De la Reggio-Calabria am urmat șoseaua de pe lîngă mare. Pela Gioia-Tauro un băiețel de vreo 10 ani, care mîna trei capre în fața noastră, s-a repezit către partea dreaptă a mașinii, căutînd să treacă în stînga caprelor, spre a le îndrepta mai pe dreapta. Sontag a căutat să-l ferească, dar totuși l-a lovit cu ușa din spate-dreapta, fără să-l calce. Probabil că i-a rupt cîteva coaste cu mînerul ușii. L-am ridicat și l-am dus repede la spital. Apoi hai la „Carabinieri”: declarații, proces-verbal etc. Noroc că aveam asigurare pentru daune aduse terților. Căpitanul de jandarmi, după

examinarea și consemnarea asigurării, ne-a spus liniștit: „Puteți continua cursa”!

Pierdusem două ore; însă eram în etapa cea mai lungă din Italia (Reggio-Napoli), așa că eram siguri că vom putea recupera timpul pierdut.

Dar ghinioanele nu se terminaseră.

În puterea nopții, la un viraj brusc la dreapta, la vreo 200 km de Napoli, pe șoseaua aflată la vreo 100 metri deasupra mării, roata stînga spate se smulge din șuruburi și zboară drept în Mediterană!

Evident că n-am căutat-o!

Constatăm imediat că la caderea roții, tamburul de frînă s-a crăpat; deci nu mai puteam avea frînă pe roata stîngă spate. Noroc că în „cutia cu minuni” (sute de șuruburi, piulițe etc.) am găsit un bulon care s-a potrivit perfect în filetul cilindrului receptor stînga spate. Acest bulon salvator era plin, adică nu avea nici un canal pentru lichidul de frînă! Deci, dintr-un șut am suprimat frîna pe roata stîngă spate, fără a fi necesar să mai scoatem tamburul crăpat. Am pus o roată de rezervă și fuga (cu frîna pe trei roți) la Napoli, unde la Ford-Service s-a făcut într-o jumătate de ora tot ce trebuia: tambur nou în locul celui spart, restabilit frîna stînga spate, două roți noi la spate și „valea!” Am ajuns și la Roma în

avans, ca și mai departe, pînă la Monte-Carlo, cu zăpadă măricică pe Lubliana—Graz—Viena. A doua zi, după sosire, Mișu Sontag face o greșeală gravă la proba de maniabilitate, căzînd astfel de la locul I la locul 15! Dar mi-am zis: „la anul nu se mai întîmplă așa!” Și precum știți, am avut dreptate.

PREGĂTIREA RALIULUI MONTE-CARLO 1936

Celebra probă de „demaraj-frenaj-maniabilitate” care se ținea pe cheiul de beton al portului Monaco, avea o importanță decisivă în clasamentul cursei. Această probă finală se compunea din:

a) un demaraj pe circa 200 m;

b) frînare și întoarcere în jurul unui pilon plasat în mijlocul unui pasaj de 10 m lățime, compus din două șiruri de popici. Deci, pentru întoarcere era necesar să treci printr-o strîmtoare de 5 m lățime, în plină frînare;

c) după trecerea pe lîngă pilon, întoarcere completă folosind cel puțin o dată mersul înapoi;

d) urma efectuarea cît mai rapidă a renumitului „opt” în jurul a doi piloni, avînd între ei 12 metri distanță;

e) alt demaraj pe circa 200 m cu oprire și întoarcere cu mers înapoi ca la punctele b și c;

f) al treilea demaraj în sens invers, de data aceasta pe 300 m, cu sosire lansată prin fața cronometrului electric.

Bineînțeles că la raliul 1935 am analizat, ca spectator, cu cea mai mare atenție această dificilă și importantă probă de clasament. Astfel, mi-am dat perfect seama că toți concurenții pierdeau enorm de mult timp cu efectuarea „optului”, deoarece datorită diferențialului, roata de la interiorul curbei (cea dinspre pilon) patina colosal scoțînd fum de cauciuc ars, în timp ce mașina mergea exasperant de încet. Concluzia acestei observații era cît se poate de clară: era imperativă echiparea mași-

TURUL ITALIEI — 1934

În vara anului 1934, s-a organizat pentru prima oară Turul automobilistic al Italiei pe șoselele naționale recent renovate. Cursă de viteză, de 6 000 km (nu raliu!), pe traseul Roma - Messina - Palermo - Gela - Ragusa - Catania - Messina - Bari - Milano - Roma. (A nu se confunda cu „Mille miglia”, care nu avea decît 1 600 km). Acest tur auto al Italiei, care se numea „Coppa d'oro del Littorio”, a atras la Roma, în Piazza Venezia, într-o seară de mai, numărul impozant de 255 de automobile de sport din Italia, Franța, Anglia,

Germania și România, într-o atmosferă de entuziasm specific latin.

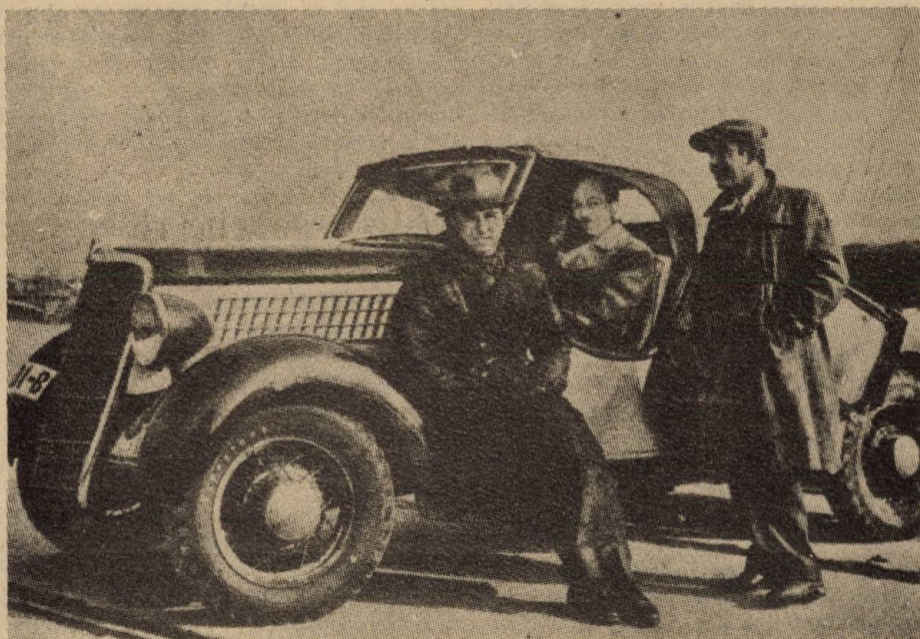
Singurul echipaj român era Alex. Berlescu-Petre Cristea, conducînd un Ford V. 8 cu caroserie specială foarte aerodinamică, construită la uzina de avioane SET din București.

Printre participanți erau înscrise vreo sută de Fiat-uri mici de sport de 1 000 cmc, numite „Balilla”, caroserie deschisă de două locuri, foarte răspîdită în Italia acelor timpuri și chiar în Europa.

Plecările se dădeau la cîte un minut interval, începînd cu mașinile cele mai mici („Balillele”) și terminînd cu cele mai rapide care erau cele trei Alfa Romeo ale celebrei uzine cu acest nume, un Ford V8 condus de Trévoux-Carrière și Ford-ul nostru. Astfel, pe la ora 10 noaptea, am luat și noi pleca-

rea într-o hărmălaie specific italiană, o grindină de „flash-uri”, aplauze, strigăte („Ei, che macchina!”), fel de fel de stegulețe etc. Fiecare mașină era precedată de către o motocicletă rapidă pe străzile Romei, de la plecare pînă la ieșirea pe șoseaua mare către Napoli, care, ca și acum 2000 de ani, se cheamă via Appia. Toate drumurile magistrale care pleacă sau duc la Roma poartă numele ce-l aveau pe vremea lui Traian. De exemplu: Via „Aurelia” vine dinspre Livorno; via „Cassia” de la Bologna -Florența; via „Flaminia” dinspre Ascoli; via „Tiburtina” de la Pescara (Adriatică); via „Casilina” este a doua magistrală către Napoli, mai puțin rapidă decît via Appia. Și mai sînt și altele pe care le-am uitat.

Italia pe atunci nu avea autostrăzile de azi, dar șoselele



Un gest de amicitie după succesul din 1936.

naționale erau excelente, 99% asfaltate și perfect construite.

Dincolo de Napoli, când am început să ne apropiem, noaptea, de drumurile Calabriei cu mii de viraje de tot felul, văzurăm de câteva ori lumini de faruri blîndînd în-spre șoseaua mare printre tulpinile de porumb! Erau ale unor Balille prea grăbite, care făcuseră o mică „excursie” prin lanurile de porumb. Fără nici o consecință gravă pentru ele, deoarece șanțurile pe-acolo erau indulgente!

La Messina, când am început turul Siciliei, eram pe locul 4, după cele trei Alfa Romeo oficiale. Organizarea cursei era splendidă; toate alimentările cu benzină erau gratuite și se operau cu cea mai mare viteză posibilă. Toate șoselele erau aproape complet libere, avînd marcaje speciale (albastre) înainte de

oricare viraj necesitînd o reducere a vitezei sub 70 km/oră.

Gratuitatea alimentărilor cu benzină a fost ceva unic în istoria sportului automobil, care raportată la 255 de mașini pe 6000 km a costat enorm; mai ales pentru o țară care nu avea nici o producție petroliferă. Probabil că și din acest motiv Mussolini l-a dat afară pe conducătorul Autoclubului, iar Turul Italiei auto nu s-a mai ținut niciodată. (Spre deosebire de turul ciclist, care probabil că n-o să moară niciodată).

La punctul de control de la Palermo ni s-a spus că în acel moment eram în fruntea clasamentului. Mai departe, pe șoseaua din sudul Siciliei, nu ne-a ajuns nimeni. La Gela ne-am alimentat cu benzină fără să apară vreun urmăritor. Se crăpa de ziuă. După 10 km, până de cau-

ciuc. Aveam două roți de rezervă; nu am stat pe loc decît vreo 2-3 minute. Pe cînd Berlescu pornise în viteză întîi, auzim un claxon din spate, după care ne depășește în viteză Ford-ul V8 roadster al echipajului francez Trévoux -Carrière. Evident, ne-am luat imediat după ei în drum către orașelul Vittoria... Ne apropiam vizibil de mașina francezilor. Șoseaua mergea paralel cu o cale ferată pe direcția apus-răsărit, începînd a face un urcuș drept, prelung, foarte slab. Urma vreo sută de metri neasfaltată cu o trecere la nivel nesemnălizată, cu viraj stînga brusc la 90° - trecerea căii ferate tot pe zona neasfaltată cu praf mult - urmat de un cot la dreapta tot la 90°, spre a continua mersul paralel cu calea ferată. Această cale ferată era flancată, pe ambele părți, cu un zid de piatră de vreo 80

nii cu un diferențial blocabil. Însă așa ceva nu se găsea în comerț decât la o mică firmă americană. Și chiar dacă-l puteam obține, nu aveam nici o garanție că dispozitivul de blocaj (prin crabotare) ar fi rezistat la eforturile enorme provocate pe betonul „cauciucat” de roțile mașinilor care patinau violent în timpul parcurgerii virajelor „optului”! (acolo, betonul nu mai era cenușiu, ci negru). Deci, în mod logic, cea mai sigură soluție rămânea încercarea de a face tot raliul fără diferențial!

M-am sfătuit cu bunul meu prieten Ionel Zamfirescu, care s-a declarat de acord cu această treabă destul de riscantă. Aplicând 16 puncte zdrene de sudură electrică între dinții de angrenare a pinioanelor planetare cu sateliții respectivi, un diferențial de serie s-a transformat definitiv într-o axă rigidă între cele două roți din spate. De altfel, această ispravă nu era chiar prea „trăsnită”, întrucât a existat un model Peugeot (670 cmc) numit „Quadrilette”, produs prin 1923, care nu avea diferențial! Această mașinuță de serie avea ecartamentul roților spate mult mai mic decât al celor din față. Desigur că uza mai mult anvelopele posterioare. Având promisiunea amicului Nicu Ruleta, subdirector comercial la „Ford-România”, că vom avea un șasiu Ford

V8 nou ca să ni-l pregătim pentru raliul 1936 ne-am pus pe treabă, începând cu sfârșitul!

Adică cum? Începând cu o serie de antrenamente pentru proba „optului” pe o distanță asfaltată de lângă Arcul de Triumf. De ce? Pentru că trebuia să știm precis cum stăm cu proba finală și decisivă, înainte de venirea iernii!

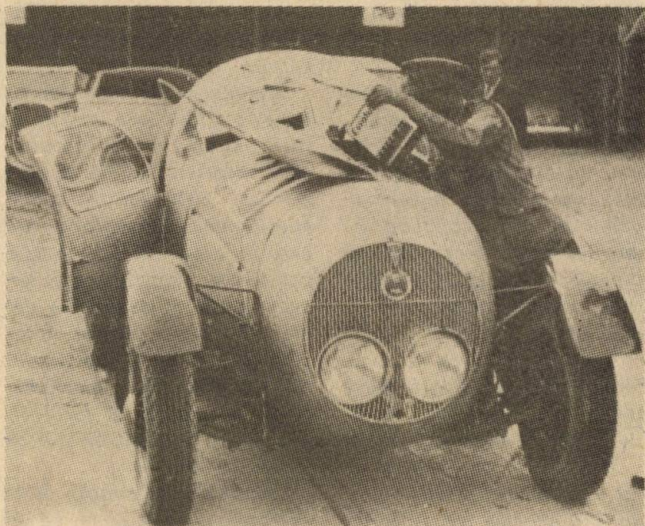
Cu Ford-ul V8 cu care am câștigat Marele Premiu al Brașovului 1935, la care am blocat diferențialul, așa cum am scris mai sus, am făcut în fiecare dimineață la crăpatul zorilor, în luna octombrie 1935, în total vreo 400 de încercări cronometrate manual, constatând cu bucurie că realizăm permanent timpi mult mai buni decât câștigătorul RMC 1935.

Într-o zi, la aceste probe, Ionel a reușit să mă bată cu o cincime de secundă! Așa că vedeți dumneavoastră ce fel de coechipier mi-am ales!

Tot la aceste probe ne-am dat seama că este necesar să blocăm butonul opritor al levierului frinei de mână (pe roțile spate) în poziție apăsată. De ce? Pentru că noi efectuam cele două întoarceri în cele două coridoare de popoci astfel:

a) frinare maximă pe patru roți pînă la vreo 12 m de pylonul din mijlocul culoarului;

cm înălțime, cam așa cum era la noi pe linia Comarnic-Posada. Eram la vreo 10-20 m în spatele francezilor, fără să bănuim că vom intra în praf tocmai într-un pasaj al căii ferate cu două cotituri la 90°! Așa că brusc ne-am pomenit într-un nor de praf și exact în aceeași clipă, **drept în ochii noștri a apărut soarele** care tocmai se ridica din orizont! Norul de pulbere lovit de razele soarelui din sensul opus, înseamnă orbire completă. Nea Alecu observase că franțuzii cotiseră la stînga, așa că a virat și el, dar insuficient. Deci am traversat șinele prea oblic, proptind botul mașinii în capătul zidului de piatră de dincolo de calea ferată, capăt care, la fel cu celelalte trei, era consolidat cu o bucată zdravănă de sină înfiptă în pămînt (mai bine zis în stînga de sub pămînt). (vezi fig.). Lovitura a fost



Ford-ul cu care Al. Berlescu și Petre Cristea au mers în Turul Italiei.

destul de puternică, dovadă că amîndoi am fost repeziți brusc înainte: nea Alecu cu capul în mijlocul volanului, în care și-a rupt trei dinți; eu proiectat în parbriz pe care l-am spart cu capul (nu era securit); dar n-am reușit să ies prin el afară, deoarece m-am proptit cu umerii în

b) eliberarea pedalei, un foarte mic bracăș și tras o clipă frâna de mână, spre a provoca un derapaj de 140°—160°;

c) trecerea pe lângă pilonul din mijlocul coridorului mergând aproape cu spatele înainte! (adică mai mult decât curmeziș!);

d) după ce mașina s-a oprit dincolo de pilon, angajam mersul înapoi pe circa juma' de metru, nu pentru că era necesar, ci pentru a îndeplini ceea ce zicea regulamentul cursei. Bineînțeles că nu era tocmai ușor să reușești a trece cu mașina pieziș în derapaj printr-un spațiu de 5 m lărgime (între pilon și popici). Atingerea unui popic sau a pilonului te retrograda cu cel puțin 10 locuri în clasamentul general.

Evident că pentru viteza acestor manevrări era necesar ca maneta de frână să nu se poată bloca în nici un caz! De aceea am fixat butonul în poziția „apăsât”.

După ce am primit șasiul nou Ford V8-1935, am început, într-o încăpere secretă a atelierelor Ford-România pregătirile tehnice, care, pe scurt, au fost următoarele:

1. Golirea completă a ramei șasiului;

2. Rigidizarea ramei sudind în față și în spate câte o țevă de oțel transversală de 80 mm diametru;

3. Rodaj motor mergind pe loc 20 ore;

4. Montat chiulase speciale cu raport de compresie ridicat aduse de la Londra;

5. Înlocuind delco-ul original cu un magnet special „Vertex-Scintilla”, care dădea scintile mult mai puternice;

6. Carburatorul original Ford înlocuit cu un Weber special dublu-corp;

7. Amortizoarele de serie Ford înlocuite cu cele de Lincoln mult mai mari (tip Houdaille) și montate invers: cel din dreapta în stînga și viceversa. Astfel, ele se opuneau mult mai tare la apropierea osiilor de șasiu. Deci, ne puteam permite mersul rapid pe șosele pline de gropi, fără ca axele să se poată lovi de șasiu. Bineînțeles confortul nostru era mai redus, dar în schimb puteam goni ca disperării pe drumurile groaznice din țările balcanice de pe acea vreme;

8. Făcut o caroserie ultrașoară (gen roadster), cu material de aviație. Trei locuri, din care cel de la mijloc cu 30 cm mai înapoi, spre a nu-l stînjeni pe cel de la volan. Locul din dreapta cu spătarul rabatabil în interiorul roadsterului, pentru ca pilotul de schimb să se poată odihni în mers;

9. De la caroseria Ford originală am folosit: cele patru aripi, masca radiatorului, capota

marginile geamului și apoi, căzînd înapoi pe pernă, mi-am tăiat a doua oară fața și chelia ca un castravete! Din fericire, bariera de cale ferată nu era lăsată; însă erau pe acolo cantonierul cu familia lui și cîțiva spectatori.

Îmi amintesc perfect că am deschis ușa din dreapta, l-am văzut pe cantonier venind fuga spre mine, și în acel moment mi-am pierdut cunoștința și am căzut în brațele lui. M-am trezit peste nu știu cît timp, întins pe spate, pe o lavă, în căsuța cantonierului. Imediat am simțit un miros puternic de vin. Am dus mîna sub cap și m-am lămurit de unde venea mirosul: cantonierul, văzînd că pierd mult sînge, mi-a așezat sub cap o felie enormă de pîine îmbibată cu vin roșu. Apoi a telefonat după salvare în orașul Vittoria, la 22 km.

Nea Alecu și-a luat dinții în

buzunar și apoi, după ce a dat mașina la o parte de pe calea ferată, cu ajutorul binevoitorilor, a început să o meșterească: avea o lovitură pur frontală puternică, în special din cauza șinei verticale, care nu s-a deplasat decât cu 1-2 mm! Radiatorul era rupt în două și altele mai mărunte. Noroc că organizația Ford-Service, întinsă pe tot Globul, avea un atelier și în orașul Vittoria, un oraș cu 50 000 locuitori.

Este indiscutabil că oricine ar fi fost la volan, accidentul ar fi avut exact aceeași desfășurare.

Ați văzut, deci, cum o nenorocită de pană de cauciuc, plasată tocmai înainte de locul cel mai periculos, la ora cea mai critică, ne-a făcut să pierdem una dintre cele mai mari și mai frumoase curse de automobile din Europa, deoarece trecusem cu splen-

did succes partea cea mai dificilă pentru noi, cu drumurile cele mai întortocheate, înguste și periculoase. Pe celelalte etape, cu drumuri mult mai rapide, mașina noastră aerodinamică era foarte avantajată. Dar soarta noastră nu a vrut! Tot e bine că nu ne-am pierdut zilele. Era foarte posibil.

După aproape o oră venit și ambulanța (cam târziu) care m-a dus la spitalul din Vittoria, unde am fost pus imediat pe masa de operație, fără anestezie, deoarece nu aveam nici o fractură și pierdusem foarte mult sînge. Am fost dichisit de un chirurg profesor universitar, venit în timpător de la Roma.

Îmi amintesc că la fiecare împunsătură „pe viu” vedeam stele verzi și-mi pierdeam din nou cunoștința. A doua zi, după operație, doctorul mi-a spus că dacă salvarea mai în-

motorului, torpedo-ul și parbrizul;

10. Farurile: unul a rămas în poziție originală (cu bec galben). Al doilea, tot cu bec galben. I-am mutat cât mai jos, pentru ceață. De ce așa? Lupta contra greutății.

S-ar putea zice că era excesiv.

Dar cînd ne gîndim că am cîștigat Rallye-ul numai cu patru zecimi de secundă față de următorul clasat devine clar că am făcut bine luptîndu-mă în mod feroce în contra greutății. De exemplu, chiar cele trei scaune pe care le avea mașina erau făcute numai din spumă de cauciuc, fără nici un arculeț metalic. Ramele erau făcute din țevă subțire de aluminiu. Iar „ușile” mașinii erau două foi mari de celoid, înconjurate de un lung „fermoar-éclair”! Am zis: nu vreau balamale, nu vreau broască, nu vreau nici un element metalic la ușile mașinii. Contra frigului aveam un calorifer original Ford foarte eficient.

O astfel de „ușă sui-generis” larg deschisă se vede în fotografia mașinii victorioase, în partea dreaptă, în spatele mecanicului Gogu Constantinescu.

Fapt este că nu cred că se putea realiza o mașină mai ușoară nici măcar cu un kilogram! În același timp, datorită rigidizării șasiului și amortizoarelor enorme, aveam și o excepțională ținută de drum (care n-a fost niciodată o

calitate faimoasă a mașinilor americane)! Luce bine știut de toți specialiștii!

Îmi amintesc că la Monte-Carlo, după victorie, reportajul apărut în ziarul de foarte mare tiraj „L'intransigeant”, era intitulat pe prima pagină „Quand le roi des dérapages fait des acrobaties au sol” („Cînd regele derapajelor face acrobații la sol”).

De asemenea, după împărțirea premiilor, un excelent pilot francez, René Carrière, concurent în multe raliuri, un băiat foarte simpatic, ne-a rugat să-i dăm voie să facă vreo 20 km cu Ford-ul nostru. I-am răspuns: „Poți face și o sută, dacă vrei”. A plecat în proba pe șoseaua numită „La moyenne Corniche” (respectiv cornișa mijlocie), plină de viraje de tot felul. Cînd s-a întors ne-a declarat foarte încîntat: „sincerele mele felicitări; nu mi-am imaginat niciodată că o mașină americană poate avea o ținută de drum atît de extraordinară!” Așa că vedeți dv., mașina noastră a fost foarte bine „gîndită” conform scopului urmărit.

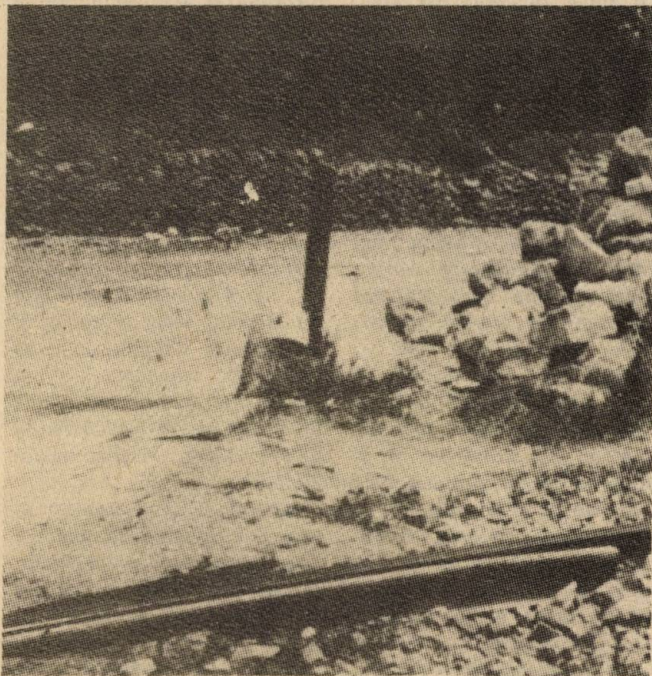
Ne-am înscris în raliul 1936 cu plecarea de la Atena, din patru motive:

- a) regulamentul alocase acestui traseu (cel mai dificil) cea mai mare zestre de puncte;
- b) partea cea mai grea, adică Atena—Salonic—Sofia—Belgrad—Szeged, o cunoșteam

tîrzia o jumătate de oră, aș fi murit prin pierdere de sînge. De asemenea, că oasele craniului mi erau zgîriate de așchiile parbrizului, dar că n-o să am nici o urmă gravă, dacă voi sta vreo 8 zile în spital, mîncînd zilnic mult ficat și carne în sînge, plus cîte 1 kg de vin roșu nemaipomenit de bun de Marsala! Ceea ce nu m-a deranjat deloc! Totuși, operația nu a fost prea artistică, deoarece i se mai vîd și azi urmele în... scăfirile.

În timp ce eu mă dregeam cu ficat și cu Marsala, nea Alecu a readus mașina în stare de funcționare la Ford-Service. Și astfel, după zece zile, am plecat spre casă, triști că am pierdut o cursă mare dar și mulțumiți că nu s-a terminat mai rău.

Ajunși la București, am povestit prietenilor ce ocazie colosală am pierdut...



Bara de fier care i-a „privat” de un succes de răsunset în Turul Italiei.

destul de bine din raliurile precedente;

c) starea șoselelor balcanice se ameliorase în oarecare măsură;

d) un specialist în prevederi meteo ne spusese că iarnă 1935—1936 se anunța relativ ușoară. Și nu a greșit, ca alții!

Astfel stînd lucrurile, la 10 ianuarie 1936 ne-am îmbarcat de la Constanța, cu mașina împreună, pe eleganta motonavă românească „Dacia”, cu destinația Istanbul—Atena.

Ca mecanic îl aveam pe Gogu Constantinescu, un om excepțional de descurcăreț, cu care nu puteai rămîne în drum niciodată.

Plecarea de la Atena s-a dat dintr-un stadion antic, într-o splendidă zi însorită. Prima etapă, Atena—Salonic 644 km de șosele 100% neasfaltate și cu destule gropi și gropițe de toate calibrele, trecînd pe la vest de celebrul munte Olimp, respectiv peste trecătoarea „Castagná” (1360 m altitudine), am parcurs-o într-un timp record pentru automobilismul elen. Astfel, la sosirea la Salonic am avut un avans de vreo 5 ore în care timp ne-am ocupat de alimentarea mașinii și a noastră, putînd să ne odihnim.

În continuare, Sofia—Belgrad—Budapesta s-a parcurs normal pe vreme bună și cu avansuri de 2—3 ore la fiecare control. Pe acea vreme, sosirea cu avans important nu era penalizată de regulament.

Conducerea mașinii fără diferențial necesita un efort relativ mare la volan, în special la virajele pe asfalt curat. Evident, pneurile din spate s-au uzat cam de două ori mai mult decît la o mașină cu diferențial normal, dar după 4 000 km totul era în ordine. Comportarea periculoasă și chiar înfricoșătoare pentru pasageri apărea pe drumurile alunecoase (zăpadă bătută și polei), la care Ionel și Gogu căscau ochii cît cepele! Uneori nu se puteau stăpîni, rugîndu-mă s-o las mai moale. Pe atunci, în toată Europa nu exista decît o singură autostradă: Salzburg—München circa 140 km.

Însă jalea cea mai mare a survenit tocmai unde nu ne mai așteptam: pe etapa Lyon—Monte-Carlo!

De ce? Acum vreo 60 de ani, aproape toate șoselele naționale franceze, totdeauna foarte bune, erau acoperite cu un fel de bitum special. Din cînd în cînd se efectua cite o rebituminare, urmată de împrăștierea cu „criblură” (pietriș spart foarte mărunț).

Întîmplarea a făcut ca tocmai după ce serviciile drumurilor stropiseră cu mult bitum șoseaua Lyon—Avignon, să se pornească o ploaie torențială, adică înainte de a se împrăști criblura. Și iată că bitumul de pe acea vreme, amestecat cu apa de ploaie, transformase șoseaua într-un patinoar îngrozitor și

neașteptat. Sute de mașini particulare, ca și unele ale concurenților din raliu, erau semănate prin șanțuri. Ba chiar s-au înregistrat și două cazuri mortale.

Eu, cu mașina fără diferențial, mergeam ca pe gheață, cu inima cît un purice. În sfîrșit, am ajuns cu bine la Monte-Carlo, fără nici o penalizare pe parcurs, adică cu zestrea întreagă, ca și alți 15 concurenți, dar numai vreo 6 dintre cei plecați de la Atena. Printre aceștia se număra și americanul Laury Scheel cu un Delahaye pregătit special de uzina respectivă și avînd un motor cu putere mult mai mare decît a noastră.

A doua zi, în fața unor tribune pline cu public și ziariști din toate țările, a avut loc, pe cheiul portului, celebra probă de clasament cu „optul” blestemat pentru toți, dar salvator pentru noi. (eram singurii echipați fără diferențial).

Fiecare mașină avea dreptul la două încercări: una dimineața și a doua după-amiază.

Noi stabilisem ca la proba de dimineață să conduc eu, iar după-amiază Ionel.

În acea dimineață, pentru prima și ultima oară în viața mea am suferit de un „lapsus” îngrozitor și inexplicabil: pur și simplu am omis să execut „optul”!!! Difuzorul a anunțat rezultatul probelor de dimineață: cel mai bun timp Laury Scheel! Toată lumea era convinsă că el va fi cîștigătorul raliului 1936. Unii prieteni și ziariști s-au și grăbit să-l felicite. El, însă, a refuzat felicitările, spunînd „să vedem ce se întîmplă după-amiază”. Probabil că avea o presimțire sumbră.

Ionel era fîrt ca și mine, însă era convins că nu puteam să fi comis voluntar o asemenea catastrofă. De aceea, într-un gest de splendidă prietenie mi-a spus: „tot tu vei conduce și la proba de după-amiază”.

La care n-am mai greșit deloc și am realizat cel mai bun timp al zilei, respectiv cu 0,4 secunde mai scurt decît cel al lui Laury Scheel!

Cîștigasem Raliul Monte-Carlo 1936!

Iar împărțirea premiilor a avut loc în ziua de 31 ianuarie, adică atunci cînd subsemnatul împlinea 27 de ani!

Ca să mai zici că astrologii nu au dreptate!

Este interesant de amintit că cel mai bun timp la acea probă nu a fost al meu, ci al lui nea Alecu Berlescu (pe un alt Ford V8). Însă a fost penalizat cu 10 puncte, deoarece, după trecerea în spatele pilonilor pentru întoarcere, nu efectuase un mers înapoi real (adică prin angajarea manetei de viteze în această poziție). El rulase cite 1—2 metri înapoi, însă numai ca fază finală a derapajului de 180°. Organizatorii s-au gîndit la această eventualitate și plasaseră în spatele fiecărui pilon cite doi



Petre Cristea în spatele soției, la întrunirea ce a avut loc la Clubul Român după victoria în R.M.C. 1936.

comisari tehnici pricepuți, care au observat că nu a executat un mers înapoi prin manevrarea cutiei de viteze, ci numai prin inerție.

Astfel, deși nea Alecu a fost înscris pe primul loc al listei timpilor realizați la proba finală, la clasamentul oficial al raliului el se găsea dincolo de locul 20.

Desigur că în comentariile presei sportive, printre altele s-au susținut cu drept cuvânt că nu este logic ca după o cursă de 4 000 km, zi și noapte pe șoselele Europei înghețate, să cîștigi locul întâi prin o diferență de patru zeci de secundă într-o probă de accelerație-frenaj-maniabilitate, pe un chei garnisit cu tribune. Critica pare justă, dar a propus cineva altă formulă mai bună?

S-au organizat după aceasta raliuri mult mai complicate cu zeci de „probe speciale”, fiind toate niște pure curse de coastă, la care contează în special puterea motorului.

Așa s-a ajuns ca RMC 1986 să fie cîștigat de o mașină ultraspecială, pregătită de o mare uzină și avînd un „motoras” de vreo 400 de cai!

În consecință, în toate raliurile moderne nu pot avea șanse de succes decît piloții de fabrică, conducînd mașini extra-extra-gîdilate la

superlativ de către uzinele respective și costînd fiecare sume fabuloase. În concluzie, piloții amatori entuziaști au mai puține șanse de succes.

Ca să revenim la reușita noastră în proba finală, îmi amintesc că cronometrările parțiale făcute de diverși ziariști sportivi au arătat, așa cum mă așteptam, că la cele trei demaraje în linie dreaptă Laury Scheel a fost mult mai rapid decît mine (motor mai puternic), însă că la parcurgerea „optului” eu am cîștigat mai mult decît pierdusem la suma demarajelor. După care numeroși „experti” au publicat fel de fel de presupuse explicații asupra faptului nemai-pomenit că o mașină americană de serie (Ford-ul nostru), „pigulită” de doi amatori români necunoscuți în Occident, a putut învinge pe toate cele pregătite special de marile uzine europene. Unii scriau ca aveam frîne separate pe roțile din dreapta sau pe cele din stînga, alții că aveam o corelație secretă între direcții și frîne etc.

Dar nimeni nu și-a dat seama că am parcurs 4 000 de kilometri grei fără diferențial. La revizia tehnică a mașinilor făcută după proba finală s-a putut constata că nu aveam nici un mecanism de comandă a blocării sau liberării diferențialului.

Noi doi, bineînțeles, nu am dat nici o explicație numeroaselor întrebări ce ni s-au pus asupra pregătirii tehnice a mașinii; evident, afară de cele ce se vedeau foarte ușor (chiula-sele speciale, magnetou Vertex Scintilla, carburator Weber, caroserie ultraușoară, calorifer bun etc.).

Privitor la autonomia de mers, trebuie să spun că aveam două rezervoare de benzină: unul de 200 litri, plasat după coada roadsterului pe un fel de portbagaj, și cel original al mașinii (de 53 litri), fixat normal (sub cel mare), însă având în el benzină specială adusă de la Ploiești. Înainte de a ajunge la Monte-Carlo, mai exact la Ford-Service de la Nisa, am lăsat în custodie rezorvorul mare și am trecut alimentarea pe cel mic, pentru ca la proba finală, mașina să aibă cea mai mică greutate realizabilă, precum și cel mai bun și sigur carburant, (noroc că regulamentul nu prevedea ca la punctele de plecare în raliu să se sigileze și rezervoarele de benzină!).

A doua zi, după dineul de gală cu care se termină totdeauna Rallye-ul Monte-Carlo, am plecat la Paris, unde am stat „cîteva” zile, după care am pornit-o spre casă. La 23 februarie eram la București, iar a doua zi, la prînz, s-a născut unicul meu copil, o fetiță drăguță.

În seara acelei zile, la o cafea împreună cu redactorul șef al revistei „Motor” și cu sora lui, le spun printre altele:

— Azi soția mea a născut o fetiță și încă nu știm ce nume să-i dăm.

La care sora ziaristului intervine imediat.

— Mă mir că mai stați pe gînduri. Este clar că trebuie s-o botezați „Gloria”, deoarece a venit pe lume odată cu gloria sportivă cu care te-ai întors de la Monte-Carlo.

M-am conformat acestui sfat...

Rallye-ul Monte-Carlo 1937 prevedea același punctaj maxim pentru șapte orașe de plecare, printre care erau Atena și Palermo.

Am ales Palermo, cu alt Ford V8 și coechipier Carlo Cielo. Ionel s-a înscris cu un Hotchkiss, împreună cu Jean Trévoux (cel cu povestea din Sudul Siciliei).

Proba finală nu mai conținea „optul”. Era compus din următoarele:

— demaraj pe 200 m cu oprire „călare” pe o linie transversală (destul de greu realizabil exact);

— redemaraj tot înainte pe 100 m cu sosirea lansată.

Folosind roți duble la spate, am realizat cel mai bun timp, deci ne-am grăbit să ne spunem că am cîștigat cursa al doilea an consecutiv.

Dar am fost penalizați cu 10 puncte din cauză că aripile din spate nu corespundeau

perfect regulamentului. În consecință, am zburat de la locul 1 la locul 7 al clasamentului general.

În primăvara 1937, împreună cu Ionel, luînd plecarea de la Brașov, am cîștigat primul raliu interbalcanic cu sosirea la Atena.

Firma Ford n-a uitat de isprava noastră, de succesul ce l-am adus mărcii Ford prin victoria în cea mai grea și renumită competiție automobilistică — Raliul Monte Carlo din 1936.

Cu prilejul împlinirii a 40 de ani și apoi a 50 de ani de la această victorie, atît eu cît și Ionel Zamfirescu am primit invitația de a participa la festivitățile aniversare ce au avut loc la Monte Carlo, tot în luna ianuarie, în anii 1976 și 1986. Amănunte despre ultima noastră participare, despre entuziasmul cu care am fost primiți de publicul prezent la RMC din 1986, le-am publicat în Almanahul Auto '87.

PRIMELE CURSE ÎN ȚARĂ

După mulți ani de inactivitate sportivă, fostul A.C.R. a fost „trezit din somn” de către „Motoclubul Brașov” condus de marele sprijinitor al sporturilor cu motor, ing. Vincențiu Closs, ajutat de o mină de entuziaști ca Jean Calcianu, Petre Carp, Nicu Florescu și alții, în majoritate de la fabrica de avioane I.A.R. Și astfel, la 1 septembrie 1935, Motoclubul Brașov a realizat primul Mare premiu auto al României, în orașul Brașov, pe un circuit stradal în jurul vechii promenade, comportînd un ac de pâr la dreapta, un viraj de 130° stînga și trei viraje de 90° dreapta, măsurînd 1300 m pe tur. Am participat cu un Ford V-8 al vechiului meu prieten Ionel Zamfirescu, la care am înlocuit caroseria de serie cu una ultra-ușoară, un roadster de lemn, acoperit cu mușama bleumarin.

Marele Premiu al Brașovului a fost prima mea cursă de viteză pe circuit închis și prima victorie într-un concurs de anvergură din țară. Încă de la antrenamentele făcute în zilele precedente, am fost fermecat de frumusețea întrecerilor de acest fel. Ele sînt foarte răspîndite pe tot Globul, unele din ele ținîndu-se de peste 80 de ani. Explicația succesului lor vine în special de la faptul că se pot disputa în fața a zeci sau chiar sute de mii de spectatori stînd pe scaun în tribune enorme. Astfel se pot rea-

liza încasări importante, deci amortizarea cheltuielilor, premii atractive, concurenți din multe țări, bătălii pline de episoade fascinante, dispută tehnică la cel mai înalt nivel între mari uzine producătoare de automobile, motoare de elită, pneuri speciale, bujii, uleiuri, roți, frâne etc. etc.

Solicitarea mașinilor și piloților este extremă, uneori dincolo de extremă, ceea ce duce destul de des la rămânerea pe dreapta, dacă nu chiar „aterizarea în decor"! Pe circuitele moderne bine amenajate, „ieșirile în decor" sînt perfect amortizate prin garduri mari din plase de sîrmă împletită, bine fixate în zonele „probabile"; astfel, cei care ies din circuit sînt opriți, în mod amortizat, fără nici o rană.

Pe toate circuitele moderne cronometrările se fac la miime (1/1000) de secundă, folosind instalații electronice speciale.

Paralel cu solicitarea materialelor, trebuie să funcționeze perfect și fără cea mai mică pauză întregul mecanism fiziologic al celui ce ține volanul în mîini, ochii înainte și înapoi (prin oglinda retrovizoare), picioarele pe pedale și „fundul" (ceea ce nu știe aproape nimeni) jucînd un rol capital: elementul cel mai sigur și cel mai sensibil la cele mai invizibile deviații ale mașinii de la traiectoria ideală. Într-un interviu cu marele ziarist și tehnician francez Charles Faroux, la afirmația mea că „virful" artei de a conduce în curse constă în a anticipa cît mai devreme începutul derivei, adică a foarte slabei devieri de la traiectorie care se produce înainte de a începe derapajul, deviere care nu se observă nici cu ochii și încă mai puțin cu auzul. Deriva nu face nici un zgomot!

— Atunci cu ce o simți că apare, domnule Cristea?

— Avec le derrière, cher Monsieur! (Cu fundul, dragă domnule!) la care el a început să ridă zicînd: „Am impresia că ai dreptate. Ceva asemănător mi-a declarat și Tazio Nuvolari".

Mulți ani după aceasta, în 1969, la aniversarea a 30 de ani de la victoria mea pe Nurburgring din 1939, într-o plăcută convorbire avută acolo, lîngă cabina de cronometraj, cu celebrul Juan Manuel Fangio, am putut constata cu plăcere că și el era exact de aceeași părere cu mine, în ceea ce privește cea mai „valoroasă parte" a corpului uman pentru detectarea imediată a celei mai mici derive.

Cu același Ford V-8 am participat, în toamna 1935, la cea mai frumoasă cursă de coastă din lume, care a fost cea de pe Dealul Feleacului, de la ieșirea din Cluj către București, pînă la intrarea în satul Feleac. Cursa era organizată, după un lung „relâche", de către filiala A.C.R. Cluj, unde a existat totdeauna o mină de oameni mult mai entuziaști și mai

activi decît cei de la București. Mi-l amintesc cu plăcere pe simpaticul doctor Hîngănuț. Calificarea de „cea mai frumoasă cursă de coastă din lume" nu am dat-o eu, ci renumitul as austriac Hans Stuck, care în 1920—1940, a fost cel mai mare specialist al curselor de coastă.

De ce i-a dat Feleacului această calitate? Pentru că aproape toate cursele de coastă din lume sînt compuse dintr-o serie de „serpentine", cu aproape toate virajele în „ac de păr", care, precum se știe, nu se pot „negocia" decît cu viteză ridicol de mică: 30—40 km/oră. Feleacul nu are nici un „ac de păr" propriu-zis; nici un viraj la care să fii nevoit a reduce viteza sub 60 km/oră; în schimb, are și viraje ce se pot lua dacă poți cu 200 km/oră! Șoseaua de 7000 m este magnifică, perfectă, largă de 12 m și fără pante excesive. Recordul ei îl deține Stuck, care cu Auto-Unionul lui (16 cilindri, 6000 cmc, 600 CP) a parcurs coasta în 1938, cu viteza medie de **142 km/oră!** Nici o coastă din lume nu permite o astfel de viteză medie. Astăzi, din păcate, Feleacul nu se mai poate alerga, deoarece o șosea magistrală internațională nu se poate bloca o jumătate de zi.

Altă calitate unică a Feleacului era faptul că din tribuna de lîngă linia de sosire din virful dealului, puteai vedea **pe 90% din traseu** fiecare concurent în cursa sa (bineînțeles, folosind un binoclu bun). Așa ceva nu este posibil la nici o cursă de coastă de pe Glob.

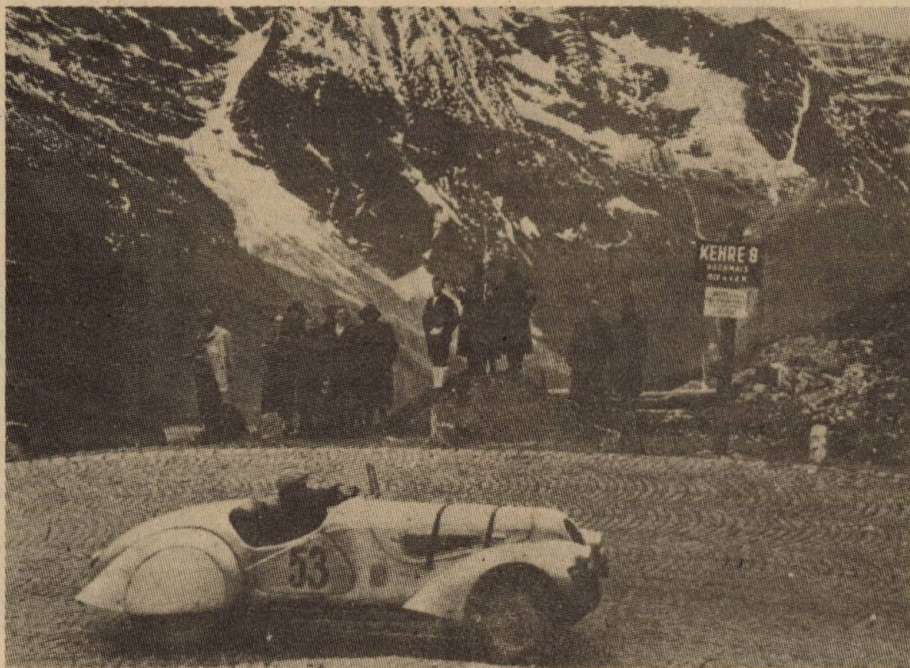
În 1935, Struck n-a venit la Feleac; eu cu Ford-ul am cîștigat primul loc la categoria sport. La categoria „curse" nu mă puteam bate cu mașinile avînd peste 200 cai putere ca Duesenberg-ul lui Jean Calcianu și Maserati-ul lui Iorgu Ghika.

Într-un alt interviu, cu un bun prieten ziarist român, am declarat, printre altele, următoarele:

— Niciodată nu mi-a plăcut snobismul și de aceea nu am adoptat vreodată „fasoane" de vedetă. În aceste motive n-am alergat niciodată îmbrăcat în salopetă și caschetă albă de mare campion. Totdeauna am avut pe cap fie o șapcă simplă, uneori întoarsă cu cozorocul la ceafă, fie un beret basc bleumarin obișnuit. Ba, uneori, chiar o pălărioară tiroleză cu bot foarte mic, spre bucuria sașilor din Ardeal!

— Toate bune și frumoase, dar nu găsești că exagerezi construindu-ți o caroserie fără nici un fel de aparat la tabloul de bord?

— Motivele sînt clare. Eu n-am nevoie de turometru, pentru că am ureche „muzicală". Niciodată n-am supraturat motorul; n-am topit nici un lagăr, n-am rupt nici o supapă, tacher,



P. Cristea pe unul din virajele cursei de coastă ce a avut loc în Austria, la Gross-Glockner, în 1938.

culbutor, piston sau bielă. La splendida coastă de la Turbie, de lângă Nisa (1939), unde am alergat cu BMW-ul care avea și tuometru și kilometraj din fabrică, un concurent neamț naiv, mă întreabă: „cu ce viteză intri în virajul de la km 87” l-am răspuns că habar n-am. Cînd intru într-un viraj n-am timp nici o fărîmă de secundă să mă uit la ceva de la tabloul de bord. Totdeauna după 2—3 antrenamente am apreciat just, la limită, viteza maximă permisă de fiecare viraj. Bineînțeles, fără să pot preciza exact „cu ce viteză” intram în cutare sau cutare viraj.

— Alte motive care ar mai fi?

— Cel mai prețios, pentru care m-am luptat totdeauna: economia de greutate și de complicații. Toate aparatele de bord împreună cu toate comenzile lor (țevi, cabluri, racorduri, șuruburi etc.) cîntăresc cîteva kilograme. Dacă pot alerga perfect fără ele, de ce să le car cu mine?

— Nebun ești, măi băiete!

— Nu prea. Am dovedit-o.

— Păi, dacă rămîneai odată fără presiune de ulei?

— Nici un motor Ford V8 în stare perfectă nu a pățit așa ceva.

— Și dacă-ți fierbea apa?

— Același răspuns.

— Alte năravuri?

— Mai am cîteva. Niciodată n-am condus cu mînuși, deoarece îmi dau impresia că nu mai fac „corp cu mașina”. Nu pot admite nimic între mîinile mele și volan. Din același motiv nu pot să sufăr nici „husele” de volan. Fie că sînt din piele, sau textile. Poate că sînt bune pentru cei la care palmele transpiră foarte abundent. Eu, însă, am pur și simplu oroare de așa ceva.

În 1936, printre alte curse, am concurat și la al doilea Mare premiu al Brașovului, tot cu un Ford V8, „carosat” de un tîmplar. Mașina avea o coadă ușoară de mușama bleumarin! Se alergau succesiv trei curse pe același circuit, ca și în anul precedent:

1) cursa pentru automobilele de sport (cu aripi, faruri, roată de rezervă etc.);

2) cursa pentru motociclete de la 250 pînă la 500 cmc;

3) cursa pentru automobile de curse, adică fără aripi, uși, faruri, roată de rezervă etc.

În prima cursă am condus cîteva ture, după care motorul s-a oprit ca trăsnet. Mi-am dat seama că s-a rupt ceva în el. Așa că am deve-

nit spectator după ce Carol Cielo, mecanicul șef de la Ford-România, mi-a spus: „Axul cu came turnat (nu forjat) s-a spart în bucățele! Am mai avut câteva cazuri din astea, deoarece se pare că durabilitatea axelor cu came turnate (o tehnică recentă) încă nu este perfect asigurată”.

Între timp, cursa continua, condusă de Barbu Neamțu, tot cu un Ford V8 și amicul Cielo, ca să mă consoleze, adăugă: „Roagă-l pe Barbu să-ți dea motorul lui, pe care-l putem monta pe mașina ta în timp ce se va alege cursa motocicletelor”.

Drept urmare m-am dus ca pieton lângă linia de sosire, unde Barbu a terminat învingător. Am fost primul care s-a repezit la el să-l felicit și imediat am adăugat:

- Iubitule, motorul meu s-a dărâmat!
- Cum?
- Axul cu came turnat s-a spart.
- Nu ești primul caz.
- Te rog urgent împrumută-mi-l pe al tău!
- Cu plăcere dragă, dar cum și când?
- Mergem la Ford-service-Brașov (care se afla destul de aproape) și transferăm motorul tău pe mașina mea, în timp ce se alege cursa motocicletelor.

— Atunci hai repede. Dar mecanici avem?

— Desigur. I-a adunat Cielo de printre spectatori.

Și așa se face că în 30 de minute motorul lui Barbu a trecut pe mașina mea, după care eu am putut să iau startul în cursa a treia pe care am terminat-o pe locul doi după frumosul Maserati al lui Iorgu Ghica, animat de un motor cu o putere de peste două ori mai mare decât a Ford-ului meu.

În toamnă, în „Cupa Carpaților”, pe șosele de munte neasfaltate, m-am clasat pe locul zecă! Adică exact în coada clasamentului.

De ce? Cursa avea un regulament care cerea ca la înscriere să completezi pe o foaie timpii pe care te angajezi să-i realizezi pe cele opt etape ale itinerarului.

Eu m-am înscris cu cei mai buni timpi ce-i puteam face pe vreme bună. Numai că, imediat după plecarea din Sinaia, s-a pornit o ploaie torențială care s-a menținut la fel de violentă până la sosire!

Mașina fiind cu „caroserie” deschisă de două locuri, nu ne putea feri de udătură. Așa că atât eu cât și Gogu am devenit „murați” până la piele, chiar și toate actele din portmoneurile noastre s-au făcut „leopard”, astfel că a fost necesar să le înlocuim cu altele noi.

Pe la mijlocul cursei, Gogu foarte descurajată mi-a spus:

— Nu mai avem nici o șansă. Hai să abandonăm!

— Dragă băiete, atâta timp cât mașina nu mă abandonează ea pe mine, nici eu nu o voi abandona pe ea. La acest principiu nu voi renunța niciodată.

Noroc că eram tineri și că deși prin Carpați timpul era destul de răcoros, nu am avut nevoie nici măcar de o simplă aspirină!

Așa se face că de la capul clasamentului pe care-l vizam (cu vreme frumoasă) am ajuns tocmai la celălalt capăt!

Am primit o mențiune de sportivitate...

În vara lui 1937 m-am răzbunat pe Cupa Carpaților, conducind un Ford V8 cu caroserie închisă de serie. Am câștigat cursa pe vreme bună, cu viteze medii foarte ridicate pe toate sectoarele. Îmi amintesc că etapa Sibiu-Brașov am făcut-o cu media de 114 km/oră, adică exact cea la care mă angajaseam în buletinul de înscriere. Aceasta deși circulația publică nu a fost oprită nici pe șosele și cu atât mai puțin în orașele Sibiu și Brașov, de la controlul din centru până la periferie. Respectivul Ford V8 de serie, cu caroserie închisă, ne-„gîdilă”, avea viteza maximă de 130 km/oră. Totul pe la amiază, cu vreme frumoasă. Și, evident, fără nici un „carambol”.

În toamnă s-a alergat foarte dificila cursă de coastă pe drumeagul cel vechi de la „Pietrele lui Solomon” până la Poiana Brașov. Sosea ultraîngustă, numai piatră-praf-pietriș, mii de gropi și gropițe, viraje de 180° și multe rampe de peste 30%!

Cu vechiul Ford V8 echipat cu caroseria deschisă de două locuri ultralejeră, am reușit destul de ușor să realizez cel mai bun timp.

În anul următor, pe același urcuș a concurat și renumitul Hans Stuck, conducind celebrul lui Auto-Union de 600 cai, adică cu o putere de vreo cinci ori mai mare decât a mașinii mele. Spre uimirea generală m-a bătut doar cu câteva secunde!

Între 1924 și 1970 (cu multe întreruperi) am concurat la peste 80 de curse care sînt înscrise în palmaresul subsemnatului.

Desigur, nu are rost să vă plictisesc cu descrierea fiecărei curse, deoarece majoritatea nu comportă vreo poveste interesantă.

Începînd din 1938, am alergat, aproape tot timpul, cu un BMW Sport, 2000 cmc, 6 cilindri, 3 carburatoare, caroserie de două locuri, pe care mi l-a pus la dispoziție Petru Ișcu, un prieten la fel de bun și mărinimos ca și Ionel.

...La Vila Real (Portugalia) am fost bătut, la categoria curse, de Vasco Sameiro care conducea o Alfa-Romeo de 2600 cmc, 8 cilindri în linie, compresor Roots, 240 C.P., adică de vreo două ori mai tare decât motorul meu.

Vasco Sameiro, un excelent pilot, a fost campionul național al Portugaliei pe acea vreme.

...La Marele Premiu al Bucureștiului 1938 am realizat o viteză medie mai mare decât pilotul oficial al uzinelor BMW.

...La uriașa cursă de coastă de la Gross-Glockner de 27 km, fără antrenament suficient, am fost întrecut de BMW-ul oficial al uzinei cu 1,5 secunde (în 1938).

...Tot în M.P. al Brașovului am reușit să înving, la categoria curse, Maserati-ul, de 260 C.P. al lui Mișu Sontag, care avea o putere mai mult decât dublă față de a BMW-ului meu.

...În luna mai 1939 am plecat cu BMW-ul de la București către München. În apropiere de comuna Avrig, un tînăr porculeț îmi taie drumul dinspre dreapta spre stînga. Am căutat să-l feresc, dar totuși l-am lovit tangențial cu roata din față-dreapta. „Dumnealui” a fugit mai departe, guițînd indignat. Eu m-am oprit, însă, am coborît din mașină, am examinat-o atent și am ajuns la concluzia că nu aveam nici o avarie. M-am urcat la volan și am pornit mai departe fără să observ nimic deosebit. Cînd mai aveam vreo 40 km pînă la München, pe autostradă... „poc!” explodează la 160 km/oră cauciucul din față-dreapta.

Opresc, cobor și privesc: toată banda de rulare devenise albă! Se vedeau pînzele, roase și ele 90%. De ce? În clipa „carambolului” cu purcelușul, s-a îndoit foarte puțin și levierul de fuzetă al roții respective. Ceea ce cu ochiul liber nu se putea observa. Astfel, convergența roților din față a devenit excesivă, cauzînd o uzură ultrarapidă a pneurilor din față.

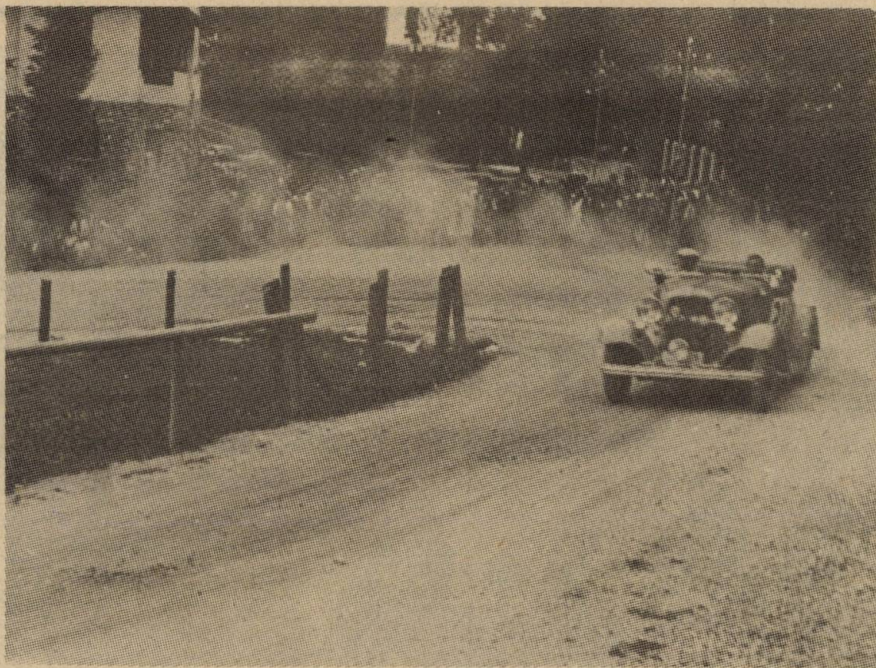
Cînd a început să se consume ultima pînza a celui din dreapta, s-a produs explozia. Desigur, era foarte uzat și cauciucul din stînga și n-ar mai fi putut rula mult. Noroc că eram destul de aproape de uzina BMW. Am montat roata de rezervă în dreapta-față și am ajuns cu bine la BMW-Rennabteilung (Serviciul de curse).

Peste cîteva zile am alergat pe celebrul Nurburgring (bucla mare) de 22 km avînd 173 de viraje de toate felurile.

În toate cele trei zile de antrenament am înregistrat cei mai buni timpi (cronometraje oficiale electrice).

Frumusețea era că toți concurenții la categoria 2000 cmc (circa 20) eram numai cu mașini BMW tip 328

La plecare în cursă (21 mai 1939) mașina cu cel mai bun timp la antrenamente era plasată



Mihail Sontag în cursa de coastă de la Sinaia.

lîngă capătul din dreapta al liniei de start, avînd în stînga pe cei cu timpii 2, 3 și 4.

Numai că primul viraj plasat la circa 150 m de la linia de start era o curbă rapidă la stînga. Așa că în mod automat, după acest viraj m-am pomenit pe locul 5!

De ce? Foarte simplu: toți cei din stînga mea s-au aflat automat pe coarda virajului! Ba încă s-a băgat printre ei și cel din extrema stîngă a celui de-al doilea rînd de concurenți!

Bineînțeles că această situație nu m-a enervat deloc, deoarece era o secvență naturală și chiar o combinație inteligentă, sporind interesul spectacolului, obligînd pe cel mai bun de la antrenamente să se lupte ca să-i întrecă pe ceilalți, chiar după primul viraj al cursei.

Din fericire, nu a trebuit să mă obosesc prea mult; după vreo 11 km, adică pe la jumătatea primului tur, ajunsesem în fruntea coloanei.

Cel mai mult de furcă l-am avut cu amicul meu Huschke von Hanstein, care pînă la urmă a avut nenorocul să rupă o supapă, fiind silit să abandoneze după primul tur. Mai departe „m-am plimbat” privind atent oglinda retrovizoare: cînd observam că dr. Werneek (cu o mașină ceva mai ușoară decît a mea) se apropie la mai puțin de vreo 200 m, trăgeam ceva mai tare, pînă ce nu-l mai vedeam.

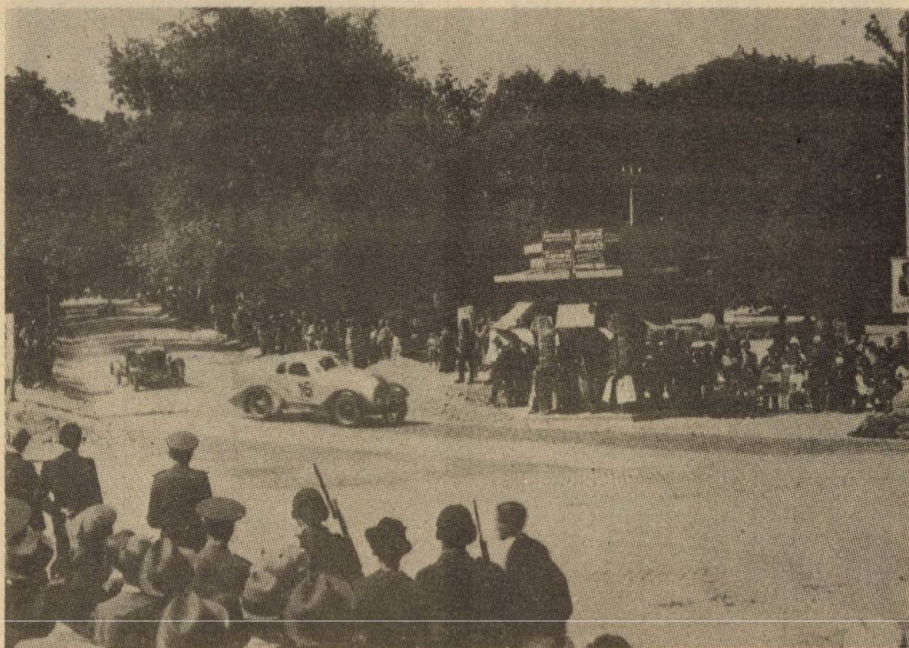
Și distracția asta a durat pînă la linia de sosire, după ce stabilisem un nou record al Nürburgring-ului. Record care a rămas valabil pînă în 1953, cînd a fost depășit de Stirling Moss.

Recordul consta în faptul că am fost unicul pilot din lume care concurînd prima oară pe Nürburgring a cîștigat cursa. Și acest record a rezistat pînă în 1970, cînd Jackie Stewart, fost campion mondial de formula 1, a învins, de asemenea pe Nürburgring, chiar „de la primul șut”.

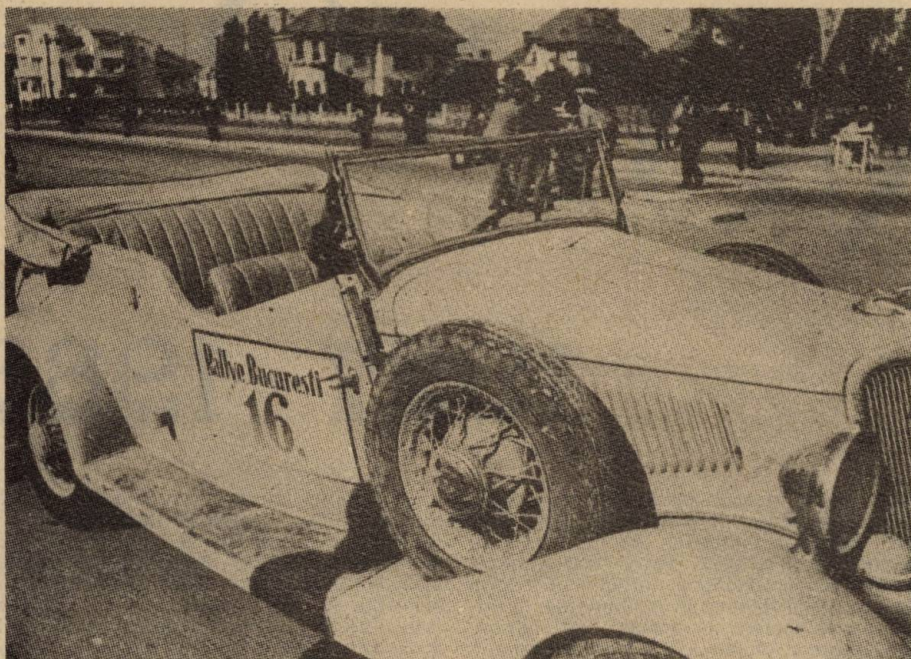
Așa că, deși nu mai sînt unicul, totuși mă aflu într-o companie care mă onorează.

* * *

În 1948 s-a reluat activitatea sportului auto. La Marele Premiu al orașului Cluj m-am ținut tot timpul cursei ca un scai de Alfa Romeo condusă de regretatul nostru Jean Calcianu. Mi-am dat seama de la început că BMW-ul meu avea frîne mult mai bune decît Alfa, însă nu am căutat să profit imediat de acest avantaj, deoarece Jean cu cei 240 cai ai lui, putea oricînd să mă bată la demarajul următor, în special pe cele două linii drepte lungi, pe care le comporta circuitul. Însă am reținut că după linia de sosire care era amplasată cel puțin



M.P. al Brașovului 1935. Al. Berlescu talonat îndeaproape de P. Cristea.



ciudad, urma la circa 100 metri un viraj stradal la dreapta de 90°. Din cauza frânelor relativ slabe, Jean, la fiecare tur, începea să frâneze înainte de a ajunge la linia de finiș.

Deci, planul meu de bătălie s-a concretizat (și executat) în modul următor:

1. virajul cu care începe linia dreaptă de sosire să-l iau cât mai lipit de coada Alfei;

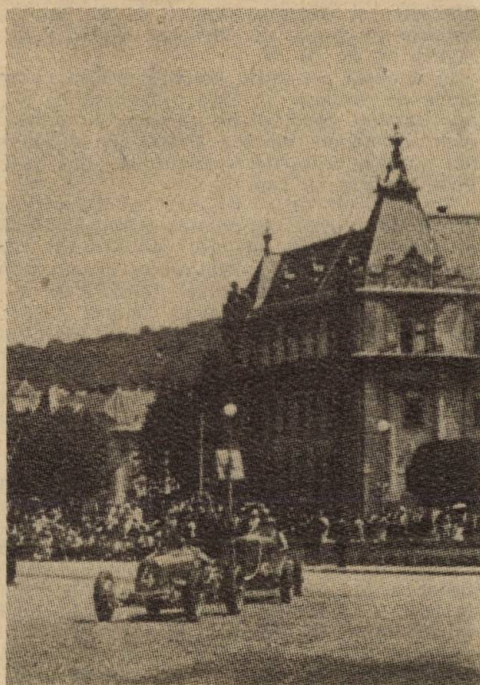
2. pe linia dreaptă finală să-mi iau prima dată riscul de a supratura motorul în fiecare treaptă de viteză, spre a mă menține lângă Alfa;

3. să frânez cât mai târziu, adică după ce Jean a început frînarea;

4. astfel, să încep să-l depășesc la cițiva metri chiar înaintea liniei de sosire.

Și chiar astfel s-a întâmplat: am trecut pe linia de finiș numai cu 1/2 m înaintea lui Jean!

Treaba asta m-a costat un cauciuc nou, deoarece nu am mai putut lua în mod normal virajul de după linia de sosire, oprindu-mă violent cu roata stînga față drept în bordura trotuarului. După care Jean, foarte supărat, îmi zise: „mi-ai făcut o figură inadmisibilă!”. Desigur, aceasta era numai o părere a lui personală și momentană. Ulterior, am redevenit repede prieteni, mai ales după ce m-a bătut în cursa Feleacului.



Imagine din Marele Premiu al orașului Brașov.

VOLVO

1927-1988

Anul 1927. Întregul Glob discută despre Charles Lindbergh și fantasticul său zbor peste Oceanul Atlantic, de la Paris la New-York. Tot în 1927 Henry Ford a decis scoaterea din producție a Fordului „T”, după ce acesta a fost fabricat în mai mult de 15 milioane de exemplare. În același timp, dar pe cealaltă parte a Atlanticului, s-a născut o nouă firmă producătoare de autoturisme. În Göteborg, pe coasta de vest a Suediei, primul autoturism Volvo părăsește linia de montaj în dimineața zilei de 14 aprilie 1927. Iakob a fost porecla dată primului autoturism Volvo. Acesta a fost creația a doi oameni: Assar Gabrielsson și Gustaf Larsson. Ei au condus neîntrerupt grupul de companii Volvo, o perioadă de 30-de ani.

În această perioadă, Volvo și-a diversificat gama de produse. În 1928 a fost produs primul camion, construit pe un șasiu de autoturism. Odată cu trecerea anilor, sînt produse noi modele destinate transportului motorizat. Volvo începe să exporte.

Totuși, anul 1950 este anul de începere a adevăratei creșteri economice a firmei. Seriile de autoturisme PV 444, PV 544 și P 121/122 au fost cele care au plasat marca Volvo odată pentru totdeauna printre constructorii de automobile recunoscuți pe plan mondial. Astăzi, „Grupul Volvo” are 30 de uzine pe teritoriul Suediei și 20 peste hotare. Totalul angajaților se ridică la peste 65 000.

Și acum să trecem în revistă cîteva modele de autoturisme, produse de Volvo, din 1927 și pînă în prezent.

Primul model, așa după cum am mai arătat, a fost cunoscut sub numele de „Iakob” și a fost produs în peste 200 de exemplare. Iakob a fost o mașină elegantă. Caroseria era descoperită, iar șasiul era confecționat din lemn de frasin și de fag roșu, îmbrăcat în metal. Primul motor cu patru cilindri dezvoltă nu mai puțin de 28 C.P., imprimînd mașinii o viteză maximă de 60 km/h. Mașina era bine concepută și echipată pentru călătoriile pe drumuri rele, dar caroseria deschisă nu era favorabilă climatului nordic. O versiune acoperită — PV4 — a fost introdusă în fabricație cîteva luni mai tîrziu.

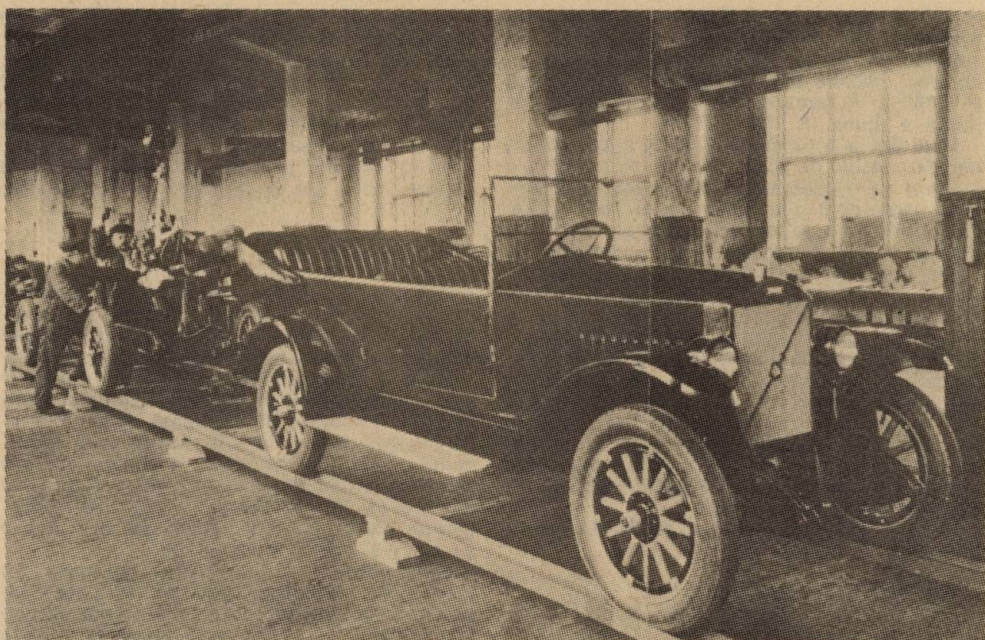
Deși autoturismele Volvo erau destinate în principal pentru Suedia și piețele nordice, Assar Gabrielsson și Gustaf Larsson aveau deja în vedere și exportul. Primele loturi de export s-au îndreptat către țările vecine: Finlanda, Norvegia și Danemarca, dar cu un succes limitat. De fapt, exportul de camioane a fost acela care a făcut numele lui Volvo cunoscut în întreaga lume. Acestea erau construite, la început, pe același șasiu ca și autoturismele, dar după cîteva ani a fost proiectat și construit un șasiu special pentru camioane.

Volvo a investit mult, încă de la început, pentru calitatea și siguranța produselor sale. Compania găsea foarte oportună demonstrarea calității autoturismelor produse. Un „PV4” a luat parte, în 1928, la competiția combinată de „viteză-economie-calitate” Moscova-Leningrad-Moscova și, spre surpriza multora, a cîștigat clasa la care a participat.

FRUMOASA SUEDEZĂ

În anul 1944 a fost lansat modelul PV 444. Caroseria era în întregime din metal. Avea un motor economic cu patru cilindri în linie, cursă scurtă a pistonului. Puterea maximă 40 C.P. Suspensia față era independentă. Avea amortizoare telescopice la toate roțile, ceea ce conferea autoturismului o bună ținută de drum și confort. Un important factor de siguranță pasivă îl constituia parbrizul de tip „duplex”. Bineînțeles că linia curajoasă a mașinii a atras atenția de la început. „O frumoasă suedeză” și „Cînd frumoasa vine în oraș” erau două sloganuri populare de reclamă la acea vreme. La o expoziție de autoturisme din Heidelberg „PV 444” a cîștigat concursul de eleganță. Prima versiune avea chiar și o vază de flori imprimată ca model ornamental pe aparaturile de noroi în culorile verde și alb-ivorie.

Autoturismul „PV 444” a fost primul Volvo produs cu adevărat pe o perioadă lungă. Cînd a fost scos din producție în 1965, peste 440 000 de exemplare părăsiseră uzina. În timpul celor 21 de ani de producție, mașina a fost modificată treptat, astfel încît modelul 1944 și modelul 1965 mai aveau foarte puține lucruri în comun. Cu „PV 444”, Volvo a intrat pe piața



Primul autoturism „Volvo” denumit „Jakob” care a părăsit banda de montaj în 14 aprilie 1927.

mondială, începînd cu țările nordice, continuînd cu Europa și terminînd cu S.U.A.

AUTOTURISMUL CARE A ÎNSCRIS NUMELE „VOLVO” PE HARTA LUMII

Într-o perioadă în care producătorii de autoturisme desenau mașini cu aripi proeminente și grile de radiator somptuoase și cu mult crom, Volvo a introdus un model cu un aspect mai mult sobru, nepretențios. Acesta era Volvo 121/122S sau, așa după cum a fost cunoscut în Scandinavia, „Volvo Amazon”. Era în anul 1956, același an în care directorul companiei de la înființare — Assar Gabrielson — s-a retras din activitate, fiind înlocuit de Gunnar Engellân.

Aceste două evenimente au marcat o nouă eră în istoria lui Volvo. Volvo 121/122S a reprezentat o nouă și avansată direcție de gândire în domeniul securității în construcția de autoturisme. Volvo 121/122S avea dimensiuni mai mari decît vechiul PV. Habitaclul dispunea de spațiu suficient pentru cinci persoane, iar cele patru uși permiteau accesul cu ușurință la urcarea sau coborîrea pasagerilor. Barele de protecție, aripile față și spate, precum și volanul au beneficiat de o construcție nouă. Trei ani mai târziu, P.V. 121/122S și PV 544 erau primele mașini din lume care aveau montate în serie centuri de siguranță cu prinderea în trei puncte. Primele autoturisme Volvo 121 erau puse în mișcare de motorul B, 16 care dispunea de o putere maximă de 60 C.P. DIN. În timpul anilor '60, acesta a fost înlocuit cu motorul B.20, care în varianta montată pe modelele 122S și G.T. livra o putere de 118 C.P. DIN. Cea mai importantă realizare interioară în domeniul confortului s-a înregistrat în anul 1962. În acest an s-au produs primele fotolii

față model Volvo, care au devenit după aceea, timp de mulți ani, standardul și pentru ceilalți constructori de autoturisme din lume. Acestea au fost realizate la timpul respectiv în colaborare cu experți în domeniul medical, iar forma obținută a fost corectă din punct de vedere ergonomic. Au fost primele scaune care dispuneau de suport lombar reglabil.

În domeniul competițiilor sportive, Volvo 121/122S a încununat performanțele de mari campioni ale unor piloți de raliuri ca Gunnar Andersson, Sylvia Osterberg, Evy Rosqvist, Tom Trana. În perioada anilor 1958—1964, aceștia au devenit campioni ai Europei la raliuri concurînd pe autoturisme Volvo. Performanțele excepționale pe tărîm competițional au fost dublate, în acea perioadă, și de performanțe deosebite pe piețele de desfacere din toată lumea.

P 1 800 — MAȘINA „SFÎNTULUI”

Volvo P 1 800 este autoturismul care a pătruns în toate locuințele telespectatorilor din întreaga lume. La volan era instalat de fiecare dată artistul Roger Moore, alias „Sfîntul”, alias Simon Templar. Cu viteze amețitoare, el parcurgea suțe de viraje în urmărirea răufăcătorilor de pe ecranele televizoarelor, în Volvo-ul său alb.

P 1 800 a fost lansat în 1961. Prima serie, de 6 000 de bucăți, a fost asamblată în Anglia de Jensen Motor Ltd, firmă renumită pentru modelele sale de autoturisme sport. În 1963, producția a fost mutată în întregime în Suedia. Volvo P 1 800 era dotat cu motorul B 18 de 100 C.P. în prima variantă. Această putere a crescut treptat, pentru ca în 1968 să atingă

115 C.P. Apoi, motorul B 18 a fost înlocuit cu motorul B20 căruia, un an mai târziu, i s-a adaptat un sistem electronic de injecție de benzină, mașina primind denumirea de Volvo P 1 800 E. Puterea disponibilă în această variantă a ajuns la 135 C.P.

Mulți ani autoturismul P 1 800 a fost considerat o mașină de sport. Constructorul, însă, a preferat să o considere drept o mașină destinată parcurgerii distanțelor lungi, fără oprire, dintr-o mulțime de motive. În primul rând, spre deosebire de majoritatea autoturismelor de sport, Volvo P 1 800 oferea un spațiu generos pentru cei doi ocupanți, precum și un confort de primă clasă. În plus, exista posibilitatea de a încărca toate bagajele unei adevărate vacanțe și, în caz de nevoie, se mai puteau „îmbarca” încă doi pasageri ocazionali pe locurile din spate. Mașina nu era extrem de rapidă și nici extrem de „nervoasă”, dar calitățile de mai sus, îmbinate cu o construcție în spiritul siguranței pasive maxime, au făcut din acest autoturism un mijloc de transport ideal pentru distanțe lungi și autostrăzi.

P 1 800 s-a produs exact în 39 414 exemplare.

„UN VOLVO TIPIC”

Iată-l pe 144. Un Volvo tipic — acesta este singurul mod de a descrie comentariile care au însoțit apariția sa, în anul 1966. Cu Volvo 144, compania producătoare a introdus faimosul sistem de frinare — dublu circuit în triunghi — care menține capacitatea de frinare la 80% din valoarea maximă, în cazul în care unul din circuite devine inoperabil. Alte realizări în domeniul securității sînt: structura caroseriei în față și spate, capabilă să absoarbă

și să amortizeze șocurile; coloană de direcție compresibilă și sisteme de zăvorire a ușilor care fac imposibilă deschiderea acestora, chiar și la coliziuni puternice. Ca un simbol al durabilității în exploatare, kilometrajul era prevăzut cu posibilitatea de a înregistra cifra de 999 999 km parcurși!

Volvo 144 a înregistrat un mare succes la vânzare, chiar de la primele modele lansate.

VOLVO 240/260

Calitate, siguranță, încredere și confort. Acestea sînt caracteristicile de bază ale filosofiei produselor care a constituit baza poziției actuale a mărcii Volvo pe piața internațională.

Volvo a fost pionierul securității pasive și active timp de foarte mulți ani. Exemple specifice sînt: centurile de siguranță, geamurile laminare (duplex), structura deformabilă absorbantă a energiei de impact a caroseriilor. Cu seria autoturismelor 240/260, Volvo a dus mai departe tradiția în domeniul securității pasagerilor, chiar pentru situațiile cele mai dificile ce pot să apară în circulație.

Seria 240/260 a reprezentat un mare pas înainte în domeniul deformării controlate a caroseriilor în caz de coliziune. Energia dezvoltată în astfel de situații este absorbită în mare parte de structura deformabilă a caroseriei, iar motorul este ejectat sub podea, în locul forțării spre interiorul habitaculului. Rezervorul de benzină a fost plasat imediat în spatele punții spate, ferit de zona șocurilor și deformărilor.

Volvo 240/260 a făcut însemnate progrese și în domeniul securității dinamice. Aceasta se traduce prin capacitatea autoturismului de a prelua toate comenzile bruște și manevrele de

Volvo P 1 800, autoturismul „Sfintului” din cunoscutul serial de televiziune.





Volvo 144.

Volvo 344, autoturism echipat cu motoare de Renault 12 TS, 1 400 cmc sau motorul de 2 litri Volvo.





Volvo 780, virful gamei actuale de autoturisme produse la Göteborg.

urgență (frânări violente, viraje scurte etc.), fără a-și pierde stabilitatea și legătura cu drumul. Un astfel de comportament este creat prin armonia cu care cooperează între ele principalele sisteme ale mașinii: direcția foarte precisă, sistemul de frânare cu dublu circuit în triunghi, forța disponibilă și rezerva de putere a motorului etc.

În 1981 a fost lansat Volvo 244 turbo, animat de un motor B21 supraalimentat cu o turbină acționată de energia cinetică a gazelor din evacuare. Puterea disponibilă 155 C.P. DIN.

Seria 260 cuprinde autoturismele Volvo cu 6 cilindri dispuși în V cu injecție de benzină, sau în linie Diesel. Volvo 240/260 s-a produs și în varianta Combi cu cinci uși sau coupé cu două uși.

VOLVO 340. COMPACT, SIGUR, MULTIFUNCȚIONAL

Mașinile Volvo 340 s-au distins prin ținută de drum și multifuncționalitate. Distribuirea ideală a greutății — motor față, ambreiaj, cutie de viteze și diferențial spate, în combinație cu soluții eficiente ale suspensiei (axă de Dion spate) — dau calitățile excepționale de ținută

de drum și siguranță ale autoturismului. Volvo 343 a fost prezentat în primăvara anului 1976, echipat cu transmisie automată continuu variabilă (model Daf 66). Mașina a fost concepută în colaborare cu inginerii de la Volvo Car BV din Olanda, companie la care Volvo este coacționar din 1972.

În ciuda dimensiunilor exterioare reduse, spațiul interior disponibil este suficient pentru a primi lejer cinci pasageri adulți cu bagaje aferente.

Motoarele montate pe această caroserie au fost de 1 400 cmc (tip Renault 12 TS) și de 2 000 cmc (B21—Volvo). Ambele motoare au fost dispuse longitudinal în față.

VOLVO 760/780 Este autoturismul zilelor noastre, cu linii ale caroseriei moderne, studiate îndelung în domeniul aerodinamicii, al confortului și securității. Motoarele cu benzină furnizează puteri de la 117 C.P. până la 182 C.P. (cu injecție și supraalimentat), iar în variantă Diesel 80 C.P. (supraalimentat — 98 C.P.).

VOLVO 480 În anul 1988 a fost lansat primul autoturism Volvo care renunță la tradiționala tracțiune spate și se prezintă cu un motor amplasat transversal deasupra punții față — tracțiunea pe roțile din față.

Volvo 480, ultimul model de concepție nouă, cu tracțiune față.



DISPOZITIV DECONGELATOR TERMIC PENTRU ULEI

Congelarea uleiurilor în băile motoarelor este un fenomen ce se produce pe timpul staționarilor în perioada de iarnă chiar și în cazul în care acestea sînt aditivuate corespunzător, în condițiile existenței temperaturii mediului ambiant sub punctul de congelare, devenind impoziții pomparii; aceasta este cu atât mai periculoasă cu cît uleiul este mai puternic contaminat cu carbune (rezultat dintr-o ardere incompletă) și apă, astfel, ca, în mod frecvent, la -7°C se prezintă ca un semifluid viscos, împănător păcurii, care pătrunde cu greu în pa de ulei după 1—3 minute de la pornire, producându-se astfel uzura prematură și grija lagărelor și pistoanelor.

Pentru decongelare se folosesc surse externe de căldură, de regulă flacăra deschisă, care prezintă o serie de inconveniente cum ar fi carbonizarea parțială a uleiului, infundarea orărilor urmată de apariția bătailor de lagar, efect al măririi jocurilor produse de uleiul răcit, pericol de incendiu, afumarea pieselor exterioare, poluare atmosferică etc.

Pentru realizarea pornirii motorului rece, în aceste urmări nedorite, se poate obține decongelarea pentru început a unui volum de $1/5-1/4$ din capacitatea băii, necesară pentru instalarea de ungere, cu ajutorul căreia degajate de o rezistență electrică de putere încorporată în dopul de golire a uleiului ce se află în apropierea sorbului și care este alimentată de bateria de acumulatori a automobilului respectiv sau transformator de curent alternativ extern alimentat de la rețea.

Fig. 1 este prezentată schema instalației termice și efectul decongelării uleiului astfel: 1 se află ulei pînă la nivelul 2 care este alimentat prin sorbul 3 aflat în vecinătatea decongelatorului termic 5 încastrat în dopul de la pompa de ulei prin conductă 4. Uleiul de ulei decongelat 7, de formă relativă avînd axa geometrică în lungul, decongelatorului, are diametrul direct proporțional cu timpul cît se menține conșcinsculant 9 închis, evidențiat de lampa semnalizată de regulă în el, incluzînd și zona de încălzire din sorbul 3 pe unde este aspiat fluidizat, realizînd astfel un consum minim de energie electrică pentru a nu depăși capacitatea bateriei de acumulatori, protecție, racordul la decongelatorului este prin luleaua 6 (identică celei de la figura 2) a fuzibilității 10 de 8 A.

Fig. 2 este prezentat dimensional dispozitivul decongelator termic pentru motorul Da-

cia 1300 (1310), în fig 3 pentru ARO L27D sau D127 și în fig. 4 pentru motoarele Saviem 797—05, D2156 HMN8, D2156 MTN8 (Turbo) și D2156 HM6U (orizontal), fiind compuse în general din aceleași elemente.

Dopul 1 (fig. 2 și 3) are încastrat prin lipire etanșă, tubul metalic 2 a cărui secțiune este ovală (turtită) pe toată lungimea din afara lui pentru a prelua ușor căldura degajată de rezistența electrică 4 care este executată din 80 spire din nichelina cu diametru de 0,55 mm, spiralată la un diametru exterior de 3—3,5 mm la un pas de 0,2—0,4 mm avînd un capăt strîns pentru contact la masă între marginile tubului și etanșat prin lipire cu cositor, iar altul prin lipire la fișa 6. Pentru izolarea electrică față de tubul metalic, rezistența este învelită cu tubul siliconic împletit 3, bun conducător de căldură, și trecută prin dopul izolator 5 la fișa; pentru Dația 1300 (1310) se folosește tubul metalic 2 cu diametru exterior de 8 mm, iar pentru ARO de 10 mm.

Dispozitivul decongelator de 24V pentru motoarele Saviem 797-05 și D2156 HM din fig. 4 este compus din dopul 1 în interiorul căruia se fixează cu ajutorul bușei filetate 2, tubul metalic 3 de $\varnothing 19$ mm (recuperat de la frigiderle cu absorbție) și inelul de etanșare 4 din cauciuc rezistent la produse petroliere. Rezistența electrică 6 cuprinzînd 135 spire tot din nichelina de $\varnothing 0,55$ mm la un pas de 0,5—0,8 mm, se introduce în două canale diametral opuse ale tubului din samotă 5 (aflat în ansamblu rezistență de frigider) cu un capăt 9 lipit la tub pentru legătura la masă și cu al doilea fixat la conductorul 8 ce trece prin dopul izolator 7 și se conectează la instalația electrică din fig. 1.

Etanșarea părții tubului metalic aflat în masa uleiului, se realizează lipind căpacelul 10 izolat de rezistență prin intermediul plăcuței de azbest 11.

La motoarele orizontale D2156 HM6U, acest dop cu decongelator se amplasează în colțul din dreapta jos al capacului dreptunghiular fixat pe fundul băii de ulei cu zece șuruburi (spre alternator), după ce s-a efectuat o gaură filetată de M30x1,5 în dreptul zonei de aspirație a pompei de ungere.

Consumul de energie electrică din bateria de acumulatori a automobilului este foarte mic, de 1 W/min la instalația de 24 V respectiv de 0,5 W/min la cea de 12 V, fiind eficientă menținerea sub tensiune un timp în minute egal cu temperatura atmosferică plus 20% (ex. la -15°C este suficient un timp de 18 minute) pentru decongelarea unui volum relativ cilindric cu raza de 12—13 cm incluzînd o parte a sorbului pompei de ulei, pornirea motorului făcîndu-se după o pauză de 5—6 minute pentru a se refăce prin difuziune capacitatea integrală a bateriei de acumulatori.

Punerea sub tensiune a decongelatorului pentru ulei în cazul motoarelor diesel se va face concomitent cu cele din filtrele de motorină (vezi nr. 9/87 al revistei).

Avantajele rezultate din folosirea acestui dispozitiv sînt următoarele:

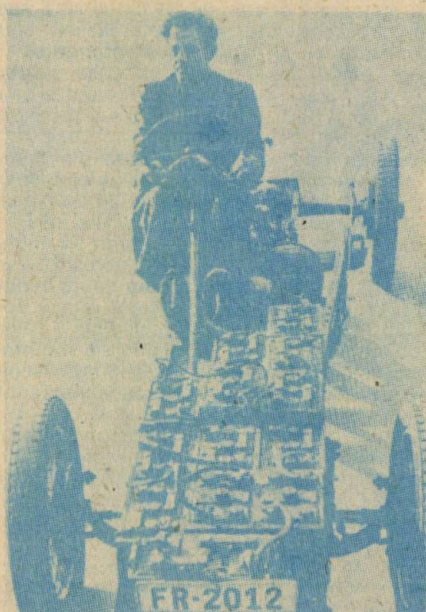
— se poate extinde folosirea uleiului de vara existent în motor și pe timpul iernii pînă la atingerea gradului de uzură care indică necesitatea înlocuirii lui, fără a se mai periclita starea tehnică datorată creșterii viscozității

mozaic



La dorința celor ce vor să dea o expresie particulară Citroën-ului ceze a însărcinat întreprinderea Pfeba-Tuning, specialistă în tehnici lor plastice să fabrice un sortiment de spoilere în exclusivitate. Sor este destinat modelului Citroën Ax și cuprinde un spoiler frontal cu rale din șase părți și spoiler spate. Spoilerul față înlocuiește paraș putînd fi montate și faruri de ceață.

Toate componentele sînt fabricate din poliuretan, material ce se litate la presiune ridicată și prin rezistența la temperaturi și la lov dura trotuarului nu afectează cu nimic materialul în chestiune. A orice culoare sau lăcuit.



O imagine elocvent gabaritul unui autove uriașă a acumula irealizabilă, momenta turism acționat electrie a circulat pe șo 1939-1945.

UMOR • U



- M-am gîndit că

est
tion
cine
con
bier
pro
nun
min
com
sub
asen
pom
prod
pare
Pe
terne
care
fi ca
filtre
ca el
nefil
lor e
Per
eviti
deco
ca 1
amors
caldur
mica
bail d
pompe
acumu
de un
rior, al
în fi
electric
in baia
aspirat
congel
golire
Volumu
cilindric
congelat
nal dete
tactul b
8 incorp
corespu
pirat ul
sum mi
afecta c
Pentru
5 se fac
bujii) si s
In fig.
tivul dec

...ȘI MAȘINILE AU SUFLET!

Noaptea cuprinsese totul sub manta ei. Doar luna, cu lumina ei palidă, de un alb argintiu, senină și liniștitoare, îndrăzni să sfideze întunericul, străpungându-i bezna și dînd contururi lucrurilor. În colțul din fund al curții, dincolo de ateliere, birouri și celelalte clădiri ce alcătuiau, într-un grup compact și simetric, unitatea principală de întreținere și reparații auto a orașului, cîteva zeci de autoturisme - unele mai vechi decît altele - zăceau inerte, claie peste gramadă, în cele mai diferite poziții posibile și imposibile. Cîteva dintre ele fuseseră fabricate cu multe zeci de ani în urmă, pîrtînd denumirea unor mărci de care astăzi multă lume n-a auzit vreodată. Și-au dat aici întâlnire, într-o ultimă coabitare pașnică, ca într-un cămin de bătrîni, un „Dodge”, un „Pontiac”, un „Oldsmobil”, un „DKW” și un „Bugatti”, alături de care se înghesuiau și de ce nu, le sufocau, că erau incomparabil mai multe, continentele mai „tinere” de mașini. Mai tinere în comparație cu veteranele „dinainte de război”. Astea „de după război”, trecute de vîrstă, ce-i drept, dar, oricum, văzînd lumina zilei în epoca modernă a automobilismului, se considerau încă viguroase, în pas cu vremea, nutrînd vagi speranțe că, cine știe, mulțumită vreunui Făt Frumos, într-o zi vor mai fi și ele de folos. Oricum, păstrau distanța față de bătrînele doamne. O distanță ce exprima nu atît respectul pentru senectute, cît mai ales superioritatea la care se simte îndreptățită generația nouă față de predecesoarea ei. La rîndul lor, respectabilele matroane, mîndre de obîrșia nobilă și viața pe care au dus-o, tratau cu o indiferență aristocratică, amestecată cu indulgență pe „sărmane” urmașe ce n-au apucat vremurile acelea, „ehei, ce vremuri!...”, de care își aduc aminte cu nostalgie, emoționîndu-le și, în același timp, întreținîndu-le dorința de a trăi.

Indiferent de vechime, marcă sau stare - unele ajunseseră să fie serios mușcate de rugină, altele substanțial dezmembrate - toate vegetau acolo, în fundătura aceea incercuită cu gard de sîrmă împletită, uitate și părăsite. Singura noutate ce le dezmoțea din starea de letargie, constituindu-se într-un eveniment ce oferea subiect de comentarii, era venirea unei noi mașini. Vreau să zic a unei epave nou sosite, pentru că cine ajungea aici împărțasea soarta celor ce treceau poarta Infernului dantesco, pe frontispiciul căreia tronează celebrele cuvinte: Lasciate ogni speranza, voi ch'entrate! (lăsați orice speranță, voi care intrați!)

În noaptea de care e vorba acum, atmosfera în rîndul hîrburilor se modificase radical. Nimeni nu avea somn, nimeni nu putea să doarmă. Era ultima noapte pe care o petreceau împreună, după ani și ani de zile. În cazul unelor, doar după luni de zile, oricum un timp de-a lungul căruia s-au obișnuit împreună, cu bunele și inerențele „greutăți” ale vieții în comun, au apucat să se cunoască reciproc, se știe ce are fiecare pozitiv și negativ în trăsăturile sufletești, ce îi place și ce nu, ce temperament și ce caracter le definește personalitatea. A doua zi urmau să fie luate de-acolo și duse în altă parte. Departe, într-un loc necunoscut. Undeva, unde, după cum au aflat din discuțiile oamenilor aceia care au analizat, în după-amiaza precedentă, soarta lor, vor fi date la topit.

Propriu-zis, vestea nu le-a luat prin surprindere. Erau suficient de realiste, chiar și cele mai înaintate în vîrstă, ca să-și dea seama că, mai devreme, sau mai tîrziu, trebuia să se întîmple. Nu era posibil să rămîna la infinit acolo, în acel colț îndepărtat de curte. Acum, însă, cînd logica deveni realitate, înălăturînd orice dubiu cu privire la perspectiva lor de automobile inutile, încercau un sentiment de regret, de mîhnire că se vor despărți pentru totdeauna. Fiecare își rememora viața. Fiecare se gîndea la ce a făcut și prin ce a trecut. Se mirau, cînd își aminteau, de cîte ceva pe care îl uitaseră de mult.



MICI

TRUCURI

Este bine cunoscut cîtă bătaie de cap dau ușile la Trabant, care se dereglează și pentru a se închide se trîntesc zgomotos, însă uneori fără efect.

O reglare a ușilor în direcție orizontală sau verticală

este posibilă numai într-o măsură limitată. Dacă este necesară o corecție, aceasta se face numai prin introducerea de table de adaos sau prin pilirea găurilor de la balamale. În legătură cu aceasta se va observa ca etanșarea ușilor să nu-și piardă eficacitatea, iar dacă chederul ușii este învechit și nu mai etanșează, este bine să se înlocuiască cu altul nou.

Dacă este necesară demonstrarea mînerului pentru broasca ușii în interior, aceasta se poate face prin

Un caz banal, mărunț, care iese din cap exact după un minut de la producere, dar care, iată, revine în minte după atîta vreme, confirmînd capacitatea memoriei de a reține și a ordona evenimentele potrivit unor legi numai de ea știute, scoțîndu-le la suprafață exact cînd trebuie. Adică acum cînd, după trecerea timpului, acel fapt inocent, fără importanță atunci, capătă, în actuala postură, noi valențe, aduce la suprafață noi imagini ajutînd la reamintirea altor și altor întîmplări, unele vesele, altele triste, ca mărgelele înșiruite pe o ață, o ață ce se întinde de-a lungul vieții de la capătul de început și pînă la capătul de sfîrșit al ei.

Prin cîte întîmplări nu trece un autovehicul? Și la cîte altele nu-i este dat să asiste, fără să vrea? Existența fiecărui automobil este un roman, cu multe capitole și cu mai multe episoade. Privitoare la oameni și legate de oameni. Pentru că automobilul fără om și în afara existenței omului este un obiect inutil, fără valoare, lipsit de viață. Pe cînd alături, și împreună cu omul, devine, slujindu-l cu credință, un membru, de drept și de fapt, al familiei. Participînd cu ea și împărțînd cu ea, deopotrivă, bucuriile și necazurile, satisfacțiile și eșecurile, speranțele și neîmplinirile. Nu există familie în care venirea autoturismului să nu fie întîmpinată cu bunădispoziție și să nu se lege cu privire la utilizarea lui numeroase și variate planuri și proiecte. Cum va fi folosit și cînd. De cine și în ce scopuri. Care din componenții familiei - dintre cei care au permis - îl vor conduce și în ce împrejurări. Cine și în ce ordine, dintre cei care nu posedă permis, urmează să dobindească în etapele viitoare acest drept. Privind rostul automobilului pe un plan mai larg, nimeni nu ar putea enumera, de pildă, cîte soții, surori, cumnate, vecine au fost transportate cu autoturismul casei pentru a ajunge cît mai repede pe mîini sigure și pricepute, care să le ajute să aducă pe lume o nouă ființă. Cîte concedii n-au fost petrecute cu plăcerea pe care o poate oferi doar drumeția cu automobilul? Acest mijloc comod și rapid de deplasare, care te ia de la scară și te duce direct, unde vrei și pe unde vrei, dăruindu-ți priveliști și zone încîntătoare prin ineditul lor, iar după aceea, cu prilejul fiecărei revederi, satisfacțiile descoperirii de noi și noi frumuseți, în funcție de anotimp și de starea vremii, nesesizate pînă atunci. Putem, oare, pretui la adevărata valoare imensele servicii pe care ni le aduce mașinile de toate tipurile și gabaritele, în transportul de persoane și mărfuri pe care ele le efectuează harnic, modest și cotidian? E drept că, uneori, automobilul aduce și supărări, și necazuri, și chiar durere, dar, să recunoaștem, nu din pricini imputabile lui. Nu el a fost vinovatul cînd, suprasolicîndu-i-se, capacitatea de a dezvolta viteze, a ajuns după o curbă, sau pe cîrșabil umed, să se izbească de un pom, sfărîmîndu-se în bucăți. După cum ar fi nedrept să-l inculpăm pentru cazurile cînd se constituie într-un obiect de discordie între soți („cu cine ai fost aseară în mașină?”; „numai tu conduci mașina, pe mine mă lași doar cînd bei, încît am devenit șoferiță de noapte” etc.), ori un bun supus partajului, în cazurile de divorț. Nu putem aduce vine nici autoturismelor îmbătrînite înainte de vreme, rămase fără vlagă și cu părțile componente roase peste măsură, din cauză că au avut neșansa să cadă pe mîna unor neglijenți, sau ușuratici, pentru care mașina era bună doar cît mergea, refuzînd să-i asigure cea mai neînsemnată îngrijire.

Multe, multe asemenea gînduri s-au perindat înaintea „ochilor minții” acelor automobile vechi, scoase din uz, derulîndu-se în acea ultimă noapte a existenței lor, precum secvențele unui film pe ecranul sălii cinematografului. Și cu cît se apropiau zorile zilei, cu atît simteau mai mult că n-au trăit degeaba, că au răsplătit speranțele oamenilor în a fi mai aproape unul de altul și a ști să se înțeleagă și să se ajute între ei, ca parteneri de drum. Și nu numai...

Gheorghe ENE

deșurubarea șurubului care este introdus prin partea inferioară a minerului, după care se scoate minerul.

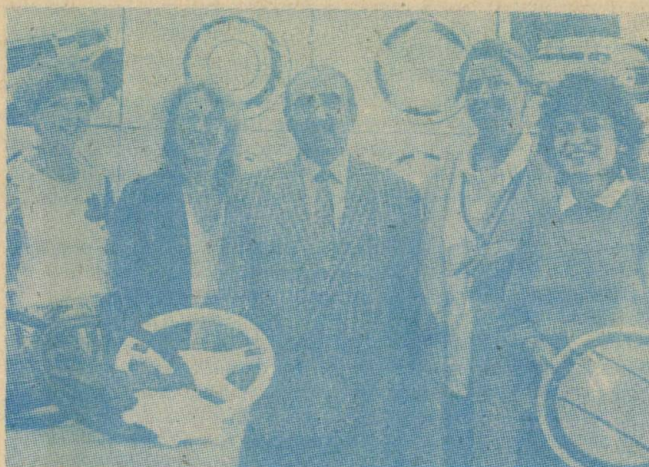
Cînd se impune, demontarea și montarea minerului exterior al ușii se va scoate și manivela ferestrei care este prinsă într-un șurub, după care se va scoate placa interioară a ușii, care este fixată în cleme elastice. Se vor deșuruba ambele șuruburi de susținere, se va scoate minerul exterior.

Montarea acestora se va face în ordinea inversă opera-

țiunilor de la montare, acordîndu-se atenția cuvenită spre a nu se omite cele două piese de adaos din cauciuc. Dacă se montează un minier nou, cablul de acționare se va regla la lungimea corectă. Uneori, și broasca ușii creează probleme, slabîndu-se din șuruburi. Se știe că aceasta este montată din exterior în cadrul ușii și este fixată cu patru șuruburi cu creștătură în cruce. După îndepărtarea acestora, în caz că se impune înlocuirea broaștei, trebuie să se des-

face legătura cablului de acționare înainte, ca să poată fi scoasă broasca. O atenție mare se acordă la remontarea cablului, în sensul că acesta fiind prevăzut cu un înveliș izolator, acest înveliș se va monta necondiționat la loc, în caz contrar cablul putînd să se agațe de macaraua geamului, fapt pentru care nu se mai garantează o funcționare sigură.

Ion BANU



DESIGN

la Feminin!

„Autoturismul este în primul rând o formidabilă prestație ingineriască. Inginerii îl imaginează, îl dezvoltă, îl fac economic, puternic și pe cât posibil, puțin poluant. Comparatorul poate obține, deci, pentru banii lui, tehnica cea mai utilă și cea mai testată. Aceasta reprezintă un aspect. Celălalt aspect îl implică pe designer. Ei au mandatul de a ambala aceasta prestație ingineriască de o manieră funcțională, care să placă cumpărătorului, care să convină pieței și să fie orientată spre viitor. La noi, la Volkswagen, această sarcină și-au asumat-o nu numai bărbații, ci și femeile. Există o rațiune pentru aceasta”.

Cuvintele aparțin șefului compartimentului design al reputei firme din orașul vest-german Wolfsburg, compartiment în care zece femei

lucrează sub directia lui conducere. Anual, zeci de studenți se interesează de designul automobilistic, solicitând un post de stagiar.

POFTA VINE...

Statisticile confirmă o creștere, an de an, a numărului femeilor care își cumpără propria mașină, urmând criteriile sexului. Sensibilitatea lor acționează în momentul achiziționării unui autoturism de o manieră surprinzătoare față de a bărbaților: ele țin cont întotdeauna de concepția estetică și de câtă noutate de viitor conține modelul. Niciodată și nicăieri, o femeie nu s-a arătat interesată de un model vechi, fie și de un Bugatti, și nicăieri printre colecționarii de autoturisme istorice nu se numără o femeie.

Un studiu recent a relevat că pentru 85% dintre femei, autoturismul nu este în mod cert un obiect utilitar. Întrebate ce doresc cel mai mult, să conducă, răspunsul a fost quasigeneral: un cabriolet! Poate și pentru faptul că la modelul respectiv designul își spune cel mai mult cuvântul, după celelalte aspecte — economice, maniabilitate, dimensiuni.

Dacă ar fi să luăm ca țara de referință R.F. Germania, aici se constată că între 1970 și 1985 proporția proprietărilor de autoturisme a trecut de la 11% la 23%, iar un permis de conducere din două se află în poșeta femeii, raportul conducătorilor auto pe șosele fiind deci de 1:1.

Revenind la designerele care lucrează la Volkswagen, șeful lor declară că acestea fiind ele însele conducătoare auto, sînt bine informate și știu precis ce vrea clientela feminină, în felul aceste ele putînd participa eficace la realizarea viitorului model.

ÎN NOTA EXIGENȚELOR

Meseria o pune pe femeie în fața situației de a avea legături strînse cu unele materiale oarecum străine înclinației sexului: forme geometrice cu mari coeficienți de aerodinamicitate, materiale dure, vopsele etc. Bineînțeles că aceasta nu necesită din partea ei manipulari, ci doar talent și gust pentru a le modela pe planșeta. Cunoștințele cu totul speciale se capătă treptat în școli înalte, în calitate de designer industrial, sau în textile. Pentru a-și etala sensibilitatea percepției, șarmul exprimării unor sentimente (designerul este un sentimental prin excelență), ea trebuie, natural,

să se simtă ajută, să i se cunoască înclinațiile, să i se urmărească evoluția, pentru a i se sesiza posibilitățile și stimula realizarea.

Inutil, însă, să intervii în discutarea gustului femeilor designeri în alegerea culorilor ori a țesăturilor pentru tapiteria habitaculului! Ideile lor sînt luate în considerare nu numai de fabricantul automobilului, ci și de proiectanții fabricilor de stofe. Este citat, spre exemplu, modelul Golf Match, total alb. Această unitate a fost posibilă grație muncii unei femei designer și prestația a ridicat mașina la nivelul de best-seller. Designera a susținut, într-o vreme cînd culoarea alb era ocolită, că gustul publicului (după datele unor sondaje efectuate în lumea întreagă, după creațiile caselor de modă, și după alte indicii), va evolua spre alb. Într-adevăr, gustul publicului a revenit, uluitor, în exclusivitate spre alb.

În ceea ce privește un alt model de mare succes — VW Polo Fox, care beneficiază de un interior de excepție, designera s-a inspirat dintr-un jurnal de modă: se profila tendința unei îmbracaminti lejere. A luat ideea, a „automobilizat-o” și a creat un „veșmînt” care a adus firmei beneficii substanțiale. Polo Fox a făcut deliciile cumpărătoarelor. Cînd, însă, a fost vorba de Tropic și Scirocco Scala, tot designerele au fost cele care au sugerat o masculinizare a modelului, date fiind aprecierile bărbaților.

Să existe o notă feminină? Șeful designerelor de la Volkswagen apreciază că este vorba doar de o manieră și de o notă particulară: „Nu știu dacă putem vorbi de o notă feminină. Ceea ce fac ele, fac cu mult talent. Îmi place maniera delectabilă și adesea belicoasă cu care ele tratează problemele!”

STRĂNUTAȚI LA VOLAN



Întrebarea i se poate oricui părea năstrușnică. Odi-nioară strănutatul se explica prin cauze supranaturale. Se credea că iese un „spirit” care a trecut prin creierul persoanei care strănută. Ca întotdeauna mitologia, inge-nioasă, presupune că Venus e singura persoană care n-a strănutat niciodată — nu pentru că n-a condus ni-ciodată vreun automobil — ci pur și simplu, de teamă; de teamă să nu facă... riduri!

În actul strănutului se deslușea și de bine și de rău. Se credea întii că este un semn prevestitor de supărare — era pe vremea cînd multitudinea situațiilor create de viața rutieră, nici că exista — pentru care trebuie să te rogi zeilor ca să-l îndepărteze. Pe parcurs, interpretările devin mai optimiste. În antichitate, strănutul era privit ca un însemn înviorător, favorabil sănătății; se provo-ca chiar cu ajutorul unei pene pentru a se îndepărta dū-re-a de cap sau a se face să înceteze sughitul. Vechii rō-mani rosteau „Salve”, cei moderni „Salute” sau „Feli-cita”; de la care poporul nostru a împrumutat formulele: „noroc, sănătate, să-ți fie de bine, să trăiești” etc.

De altfel, interpretările cu adevărat bune ale strănutu-lui au pătruns și în știința medicală. Întrebuintarea unui praf de strănutat poate opri vîrsăturile rebele; simptome frecvente (oarecum specifice) în cazul răului de miș-care sau „bolii călătorilor”... Mai apoi, strănutul era considerat ca un veritabil mijloc de luptă antistress ș.a.m.d.

Și în universul automobilismului strănutul și-a făcut „simțită” prezența, aducînd cu sine un aport concret ba-gajului minim necesar de cunoștințe în domeniul con-ducerii preventive, existent pînă în prezent. Și iată cum: „dacă un șofer strănută la volan, în timp ce autoturismul pe care îl conduce are viteza de 70 km/h, el parcurge 150 m fără să vadă nimic”. Deci...

Dr. Mihai MATEICIUC

PE SCURT

- La o viteză de 100 km/h, pneul unui automobil care ru-lează pe o peliculă de apă de 3 mm, trebuie să evacueze 480 l de apă pe minut. Altfel survine fenomenul acvoplanării, cînd direcția vehiculului nu mai poate fi controlată. În cazul pneuri-lor cu profil tocit, situația este și mai gravă.

- Distanța de securitate dintre autoturismele care circula unul în spatele celuilalt este dependentă de viteza de depla-sare, de starea drumului și de eficiența frinelor. Pe drum uscat, asfaltat, la o valoare medie a decelerației de 6,5 m/sec², distan-țele de securitate vor fi următoarele: la 60 km/h — 15 m; la 80 km/h — 20 m; la 100 km/h — 25, iar la 120 km/h — 30 m

E VECHI PĂCATUL...



De cîva timp, în Franța a apărut o carte sub titlul „Automobilul și mediul înconjurător”. În mare este vorba de problemele pe care vehiculul respectiv le ridică alături de tot ceea ce îl înconjoară, fie oameni, fie alte vietăți, fie mediul — însemnînd aer, flori, pomi etc.

Dar toate relele de care se face vinovat — poluare, ambuteiaje, victime — sînt date care aparțin și unei istorii mai vechi, nu numai actualității. Și pe atunci existau circulație și vehicule cu cai, dar încă nu înglobați motorului. Și, totuși... Iată, spre exemplu, un extras din cartea unui oarecare Jérôme Carcopino, care descrie străzile Romei și circulația, în perioada Imperiului Roman; „Circulația ziua este de o animație intensă. O îngrămădeală ca la gura unui stup, un vacarm infernal, chiar pe străduțe nedemne de acest oraș. O lume amestecată cu vehicule care se duce, vine, strigă, se înghesuie și crește încontinuu”. Fraze despre o situație — să-i zicem în termeni actuali tramă stradală — petrecută cu cincisprezece secole înainte de apariția cărții „Embarras de Paris”, care a făcut să vibreze pana lui Boileau. În vremea Romei antice, însuși Juvenal a satirizat moravuri care priveau „lumea” străzii.

La 1359, într-un edict se decreta: „Este cu desăvîrșire interzis căruțelor, șaretelor, trăsurilor și cailor să se întreaacă în viteză, să facă întoarceri în mijlocul străzii, altundeva decît la încrucișări de drumuri și colțul anumitor străzi”. Este, fără îndoială, trasate primele linii a ceea ce va fi în viitor reguli ale codului rutier.

Ceva mai tîrziu, la 1675, parizienii încep să fie preocupați de ambuteiajele care le frînau elanul și plăcerea plimbărilor, îi speriau și-i nemulțumeau. Iată ce spunea un scriitor contemporan vremii: „Ce mîrșăvie faptul că nu mai poți parcurge Parisul, din cauza trăsurilor

și a căruțelor, al căror număr crește continuu”.

La 1892, într-o notă pe care cei ce aveau grija construirii și întreținerii podurilor și șoselelor au adresat-o prefectului Parisului, se spunea: „Toată lumea știe cît de dificilă este circulația, la anumite ore, pe unele poduri ale Parisului... Pe unele, vehiculele circulă pe patru rînduri, cîte 16—20 pe rînd, blocînd totul... Atrage atenția diferența de viteză a unor vehicule, încetineala căruțelor încărcate cu poveri mari, opririle neprevăzute ale omnibuzelor, accidentele care se produc într-un asemenea furnicar de cai și vehicule... Și, ca rezultat — pierdere de timp și enervare”.

În 1905, François Mauriac, în romanul său „La Pharissienne” se plîngea de zgomotul care îl împiedică să scrie: „În serile de vară, vuietul fiacrelor pe pavaje, clopotele tramului electric, care a fost inaugurat anul acesta, fac dificilă orice conversație”.



● Străzile foarte strîmte ale localității elvețiene Ursanne justifică, spun utilizatorii „agregatului” din imagine, folosirea retrovizorului.

ȚIGARETA ȘI VOLANUL

Societatea națională britanică a nefumătorilor a cerut guvernului să propună parlamentului adoptarea unei legi care să interzică conducătorilor auto să fumeze la volan. Un asemenea obicei, susține societatea nefumătorilor britanici, se află la originea unui număr considerabil de accidente pe șosea și mai mulți automobiliști, care și-au găsit moartea la volan, au fost descoperiți cu mucuri de țigară în mină. Societatea în cauză atrage atenția în scrisoarea sa adresată guvernului britanic că faptul de a fuma conducând reprezintă „o distracție periculoasă”, întrucât inhalarea de nicotină, combinată cu monoxidul de carbon din gazele de eșapament, reduce considerabil aptitudinile de conducător auto. La Ministerul transporturilor din Londra s-a afirmat, în replică, că orice activitate care reduce capacitatea de conducere a unui mijloc de transport este deplorabilă, dar că nu există încă o probă fermă că acțiunea fumatului ar reprezenta un handicap real în această privință.

Nicolae CIOBANU



BEȚIE?!

Analizindu-se cauzele unui accident grav petrecut la Londra, s-a constatat cu stupefacție că conducătorul vehiculului fusese beat mort. Natura serviciului acestuia îl obligase, însă, să se prezinte la post la ora 4 dimineața. Era ceva suspect în toată situația, date fiind și antecedentele morale ale vinovatului: sobrietate și disciplină.

Doi medici antrenați în analizarea cauzelor, au sugerat că prezumata „beție” a acestuia se datora, fără îndoială, faptului că nu mîncase de 13 ore și că organismul se găsea în stare de hipoglicemie.

În această formă de hipoglicemie se declanșează în organism un proces paralel de cataliză a grăsimilor și proteinelor, din care rezultă hidranții de carbon necesari organismului. În aceste transformări iau naștere corpi cetonici, precum și alți metaboliți. Or, corpii cetonici, ca și acești metaboliți se pot converti în alcool, urmînd calea inversă a metabolismului alcoolului (alcool-acetaldehidă-acetoacetati).

Medicii respectivi au urmărit trei pacienți care după o dietă de 48 de ore aveau o alcoolemie într-adevăr extraordinară: 26,20 și 11 mg la 1000 ml de sînge, relevată prin metoda alcool-dehidrogenazei. Specialiștii mai raportează și cazul unui diabetic la care au găsit o alcoolemie de 32 mg la 1000 ml de sînge!

UMOR STRĂIN

● Un automobilist parchează autoturismul într-un loc oarecare. Intervine un polițist care îi spune:

- N-aveți voie să parcați aici!
- Bine, dar ieri dimineața, aici am staționat.
- Aceasta nu schimbă cu nimic situația. Circulați!
- Aceasta este o erezie.
- Poate fi și un Cadillac, mi-e egal!

● Conducătorul unui autocar turistic negociază un viraj periculos cu brio. Pasagera de lângă el, neliniștită, îi spune:

- Nu găsiți surprinzător că, pentru un asemenea viraj, edilii n-au plantat un panou pe care să scrie „Viraj periculos”?
- Ca să vă spun drept, exista unul mai demult, dar cum n-a avut loc nici un accident l-au scos!

● Statisticienii americani au stabilit că 80% dintre tineretele avînd vîrsta de 18—20 de ani au primit cereri în căsătorie, în timp ce călătoreau cu autoturismul, între orele 22—2 dimineața. Aceleași surse ne asigură că nici o cerere în căsătorie n-a fost avansată între orele 18—20.

● La frontieră, un bărbat se oprește, coboară din automobil și este întrebat de vameș:

- Aveți ceva de declarat?
- Da, am în mașină o mică comoară!
- Atunci nu puteți trece!

Și automobilistul revine și-i spune soției:

— Sint dezolat, dragă, trebuie să coborî; vameșul nu vrea ca tu să treci frontiera cu mine!

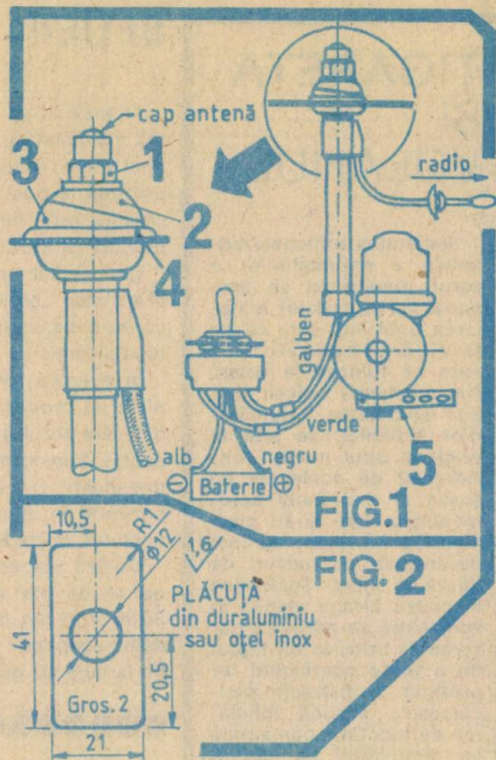
● Într-o broșură de turism a unei agenții de voiaj din Olanda se poate citi: „Faceți-vă voiajul de nuntă la Polul Nord. Noptile durează acolo douăzecișipatru de ore!”

MONTAREA ANTENEI AUTOMATE PENTRU RADIO

Se spune, și pe bună dreptate, că o antenă bună asigură o audiere de calitate a emisiunilor posturilor de radio. În magazinele „Consignația” din orașele mari (București, Constanța, Galați etc.) s-au comercializat antene automate telescopice, din import, la prețul de cca 1000 lei, cu fiabilitate ridicată și de dimensiuni corespunzătoare în ceea ce privește lungimea tijei destinate (1—1,2 m). Astfel, antena KA—501C de fabricație japoneză are următoarele caracteristici: număr de segmente: 5 buc.; lungimea tijei destinate: 1 m; acționarea electrică: 12 V/6A; durata de acționare: 3 secunde; greutatea netă: 1,170 kg; tipul întrerupătorului de acționare: cu revenire.

Montarea unei antene automate telescopice, indiferent tipul și fabricația, nu prezintă dificultăți insurmontabile pentru un automobilist amator dublat de un bun mecanic, cu condiția respectării regulilor de montaj și a ordinii operațiilor. În cazul antenei KA—501C acestea sînt următoarele:

- se execută o gaură $\varnothing$ 25 mm, în locul pe care automobilistul respectiv îl preferă. Recomandăm, ca poziție optimă, partea din dreapta-față a caroseriei, în cazul Daciei 1300, și anume la 90 mm de muchia aripii și la 45 mm de planul de separație dintre grila de aerisire și caroserie. Este necesară respectarea acestor dimensiuni pentru ca mecanismul de acționare a antenei să se afle în habitacul, deasupra etajerei, într-o poziție avantajoasă pentru fixarea sa cu ajutorul bridei și al șuruburilor, care sînt în dotare. Nu se recomandă montarea antenei pe aripile față (stînga sau dreapta), deoarece mecanismul de acționare și conductoarele electrice sînt neprotejate împotriva intemperiilor, precum și a noroiului și prafului. De asemenea, montarea antenei pe aripile spate (stînga sau dreapta) provoacă dificultăți în ceea ce privește găsirea unui cablu ecranat, care să ajungă pînă la aparatul de radio de la bord. Cablul ecranat original nu are decît cca 1,200 m, fiind suficient în cazul montării recomandării făcute. Gaura $\varnothing$ 25 mm va străpunge, în zona respectivă, caroseria și dublura acesteia, astfel încît să se respecte concentricitatea pentru ca antena să fie verticală;



- se introduce pe la partea inferioară (din habitacul), în găurile $\varnothing$ 25 mm capul antenei (în poziție strînsă), de pe care în prealabil, s-au demontat, în ordine: piulița (poz. 1), capul soclului (poz. 2), soclul (poz. 3) și garnitura de etanșare (poz. 4);

- se montează, în ordinea inversă, piesele menționate, pe capul antenei care a ieșit, prin gaura $\varnothing$ 25 mm, din caroserie. Mecanismul de acționare al antenei se așază într-o poziție convenabilă față de peretele dreapta de deasupra etajerei, după care se strînge definitiv piulița 1;

- se execută două găuri $\varnothing$ 3 mm în peretele dreapta de deasupra etajerei, cu ajutorul unei mașini electrice de găurit, și cu două șuruburi autofiletante (chiplinguri) se fixează brida (poz. 5) după care se strînge colierul cu șuruburi M pe mecanismul de acționare a antenei, astfel încît aceasta să fie cît mai rigidă;

- se decupează, în planșa bordului, un dreptunghi de 18x35 mm cu latura mică în jos. Autoturismele Dacia 1300 de tip mai vechi au scheletul bordului prevăzut cu decupări astupate de folia de aluminiu ornamentală. Se localizează una din aceste decupări și se perforază, foarte ușor, cu ajutorul unui cuțit cu vîrf ascuțit, folia de aluminiu, după care, cu o pilă dreptunghiulară, se finisează dreptunghiul la dimensiunile 18x35 mm. Alte autoturisme Dacia 1300 au aceste dreptunghiuri gata exe-

cutate, dar astupate cu capace oarbe. În acest caz, situația se simplifică, deoarece singura operație necesară este scoaterea unui capac orb și utilizarea, așa cum se află, a dreptunghiului respectiv;

- se confecționează o plăcuță (vezi fig. 2) din tablă de inox sau duraluminu la cotele indicate;

- se introduce prin spatele planșei bordului întrerupătorul cu revenire (din dotarea antenei automate telescopice), iar prin față se montează plăcuța și tăblița de indicare a sensurilor (ridicare-coborîre), după care se strîng cele două piulițe M. 12 astfel încît acționarea în sus sau în jos a butonului întrerupătorului să se facă în deplină siguranță;

- se conectează cablurile de la întrerupător (vezi fig. 1) astfel:

- cablul alb la polul negativ al bateriei de acumuloare (la masă);

- cablul negru la polul pozitiv al bateriei de acumuloare (la rigleta de sub bord cu acționare prin cheia de contact);

- cablurile galben și verde se cuplează cu perechile respective ale mecanismului de acționare a antenei;

- se face proba de funcționare a antenei automate telescopice prin acționarea butonului întrerupătorului în sus și în jos. Dacă la acționarea acestui buton în sus antena coboară (și invers), atunci se slăbesc cele două piulițe M12 și se rotește întrerupătorul cu revenire cu 180°, după care se strîng la loc, definitiv. Astfel, indicațiile de pe tăblița de indicare a sensurilor (ridicare-coborîre) coincid cu pozițiile butonului întrerupătorului cu revenire;

- se introduce borna cablului ecranat în locașul special prevăzut în carcasa aparatului de radio și se face proba de funcționare a aparatului.

Menționăm că alimentarea aparatului de radio se face de la rigleta din spatele bordului, fără acționare prin cheia de contact pentru ca să-l putem asculta și cînd autoturismul staționează și, deci, motorul este oprit.

Antena automată telescopică se alimentează de la rigleta cu acționare prin cheia de contact, pentru a nu da posibilitate copiilor sau altor persoane să se joace. Astfel, ridicarea sau coborîrea ei nu se va putea face decît de conducătorul autoturismului care posedă cheile acestuia.

Sfaturi utile:

- întrerupătorul cu revenire nu se acționează sus-jos fără ca să i se permită să revină în poziția centrală pentru cel puțin 2—3 secunde;

- din timp în timp, de pe antena în poziție ridicată se va îndepărta praful și impuritățile depuse, după care se va șterge atent cu o cârpă moale, îmbibată cu ulei pentru mecanisme fine, pentru a da posibilitate segmentelor să se ungă.

Ing. Constantin O. MICLESCU

MUZICA — TERAPIE PENTRU AUTOMOBILIȘTI

Specialiștii firmei Philips ajutați de o echipă de medici și muzicieni, au alcătuit un program de muzică pe casete, program ce l-au pus la dispoziția automobiliștilor, avîndu-se în vedere proprietățile terapeutice ale muzicii.

Acest program cuprinde 36 de casete cu muzică clasică în special din creația lui Bach, Haendel, Haydn, Mozart, Beethoven, Chopin, Liszt, Mendelssohn, Schubert.

Cu ocazia unui experiment, s-a constatat că Simfonia a IX-a de Beethoven, are puterea de a provoca în sufletul conducătorilor auto sentimente calde, înțelegere pentru semenii participanți la traficul rutier, alungă minia, agresivitatea și dorințele de competiție, contribuind astfel la evitarea accidentelor de circulație. Specialiștii acestui program, consideră de asemenea că vibrațiile emise de diferite instrumente provoacă în corpul uman reacții care mențin o bună stare fizică și psihică.

Ascultarea muzicii de către automobiliști, mai ales cînd aceștia au de înfruntat volaje lungi, alungă tristețea și stressul, favorizează digestia și apetitul intelectual, întreține tonusul muscular, ascute atenția și are o extraordinară influență benefică asupra sistemului nervos.

Nicolae CIOBANU



Asta era! I-am dat de capat o mica pietricică căzută lângă carburator dădea zgomotul ala suspect.

VOM RULA CU AJUTORUL SATELIȚILOR?

Expansiunea automobilului este ca o explozie în lanț. Periodic apar modele noi, care însumează, la nivelul gândirii tehnice, noutăți absolute privind tot ceea ce-i conferă automobilului suplețe, fiabilitate, siguranță în exploatare. De mic sau de mare litraj, cu grup motor-propulsor care ascunde puțini sau mulți cai, automobilul proliferază ca o vietate miraculoasă. În fond, nu este socotit minunea secolului?

Numărul tot mai mare de autoturisme care circulă, raportat la posibilitățile oferite de străzi și magistrale auto, a generat o problemă care, și pentru nivelul științei de azi, pare dificil de rezolvat. „Numai un mariaj între «societatea automobilă» și «societatea informatizată» poate rezolva circulația rutieră a anului 2000...”, avansează ideea un specialist japonez, în cadrul unui dialog care a confruntat toate specialitățile care concurează la fabricarea unui autoturism. Prin reunirea aptitudinilor și

forțelor celor două societăți se va putea finaliza un sistem informatic integrat și defini norme acceptabile de circulație... Pare iluzoriu, dar nu numai realitatea cotidiană ne propune soluția, deoarece, singură, bransarea autovehiculelor la ordinator va rezolva complexitatea traficului viitorului și va pune capăt ambuteiajelor devoratoare de nervi și timp și atât de costisitoare. Statul are posibilitatea să furnizeze datele fundamentale ale problemei, universitarii să se consulte, electroniștii să pună pe același esichier cele mai proaspete cercetări, iar constructorii, fără nici o părținare, să lucreze în comun ansamblul datelor, probând la stand viabilitatea lor.”

Japonezii speră ca pînă la sfîrșitul acestui an (1988) să producă un sistem informatic, dotat cu ecran de televiziune color capabil să afișeze hărți rutiere, pe care o săgeată mobilă va indica itinerarul sugerat pentru ocolirea ambuteiajului.



Cîteva întreprinderi japoneze producătoare de autoturisme au propus sisteme de navigație stradală sofisticate, amplasate pe modelele lor, comercializate la un preț prohibitiv. În acest răstimp, industria electronică japoneză a făcut progrese în domeniul semiconducătorilor, al discurilor compacte și al ecranelor. Hărțile rutiere au început să fie transformate în hărți electronice prin intermediul discurilor optice și al codajului numeric. Astfel, „Sumitomo” propune folosirea unui sistem electromagnetic în combinație cu contorul kilometric. „Mitsubishi” sugerează, ca mod de comunicare și de transmisie instantanee a datelor, undele radio, iar alții — sateliții.

Fiecare metodă — cu defectele sale. Nici una nu garantează fiabilitate totală. Trecerea unui tren perturbază undele magnetice, undele radio necesită o pauză „de evitare” cînd se trece de la o extremitate la alta a arhipelagului nipon, semnalele care vor fi primite prin satelit vor fi costisitoare etc.

Totuși, cercetătorii și inginerii sînt convinși de faptul că singur un „cocteil savant dozat” al acestor diferite moduri de comunicare și semnalizare va putea reuși să piloteze corect pe automobiliști, cu o marjă de eroare în date limitată la 200 de metri.

Un ordinator de croazieră cu etape programate, pus la punct în Occident, rezolvă, în parte, conflictele care pot apărea pe ruta parcursă. Astfel, în cadrul celor patru grupe de funcțiuni, ordinatorul efectuează:

- La plecare, automobilistul introduce în computer distanța în kilometri pe care o va parcurge. Tot timpul, ordinatorul, prin intermediul unui afișaj digital, comunică restul de km de parcurs. În plus, afișează și numărul de km care mai pot fi parcursi cu benzina din rezervor, pînă la plinul următor, în funcție de maniera de conducere și de configurația terenului pe care se rulează.

- Cînd automobilistul a introdus numărul de km pe care îi are de parcurs, ordinatorul afișează ora probabilă de sosire la destinație, ținînd cont de viteza medie cu care s-a rulat în ultimele zece minute.

- Ordinatorul afișează viteza medie cu care trebuie să se ruleze și care este necesară pentru a se ajunge la ora propusă. La un semnal de alarmă care avizează că viteza legală este depășită, un computer comandă încetarea afișării datelor.

- Ordinatorul afișează consumul mediu al ultimelor minute ca valoare medie mobilă. Consumul înregistrat rămîne afișat într-un plan secund.

„RALIUL AUTOTURISMELOR DE EPOCĂ”

*În iunie la Tg.-Jiu,
A avut loc marele raliu,
Al autoturismelor de epocă,
Ce trecutul îl evocă.
Din garaje vechi luate
Și cu grijă reparate,
Moștenite de la tați,
De mecanici talentați,
Ce-au ieșit cu ele-n stradă,
Și ne-au făcut o dovadă
Că harul și pasiunea
Pot să cucerească lumea.
Pe la porți copii și babe
Au ieșit să vadă „rable”
Cu cromaje nepătate
Și culori nealterate
Cînd pornesc așa la vale
Se tot duc se duc agale.
Niște piese de muzeu
Par mîinate de un zeu.
Și se duc, se deplasează
Și-n raliuri concurează.
Cai putere năvălași
Trec în fugă prin oraș.
Trosnesc greu din mădulare
Dar se duc și-aleargă tare.
Forma lor pare caducă
Dar e-n stare să seducă
Forma frumos racordată
E făcută ca să placă.
Ne încîntă privirea,
Și justifică primirea
Făcută pe stadion
De-un public de bon ton.
Noi sperăm că bunul gust
Se va-nfrîpa robust
Și va face noi adepți
Printre bătrîni și băieți
Poate chiar și fetișcane
Le vom vedea la volane
În autoturisme de epocă
Ce trecutul îl evocă.*

Marcel POPESCU





Inima lui cit roata carului

Stateam pe deal, sub cerul torid al zilei de iulie, și asistam la desfășurarea unei probe de macadam, pe nume Racu, din Raliul Harghitei '88. Praf, pîlcuri de spectatori, în zare păduri și munți albaștri. Lînga mine, tînarul inginer Constantin Nedelcu, cu o mină și cu pieptul strîns într-un corset de ghips, consecința unui accident de circulație. Brașovean de cînd se știe, Nedelcu este maestru al sportului la karting și, în ultima vreme, component al formației de autocamioane care participă la raliuri și la autocrosuri.

Trece Balint, trece Ștefan Vasile, trec încă vreo douăzeci de piloți cu coechipierii lor. Trece, de asemenea, o mașină pe care scrie Asociația sportivă „Brașovia”. La volan — un bărbat voinic, cu brațe puternice, care găsește ragazul unei clipe pentru a ne arunca un zîmbet prietenesc prin geamul câștii totale. Ne face plăcere să-l vedem. Este cunoscutul sportiv din Brașov, ing. Dumitru Telescu, care mai aleargă și acum în competiții, la vîrsta de 50 de ani. Se aud aplauze, iar Constantin Nedelcu zice: „Acest om merita de o mie de ori recunoștința noastră. El a făcut enorm pentru instrucția tehnică a tineretului și pentru sportul cu motor românesc...”

Aceste cuvinte ne-au stîrnit aduceri aminte. Într-adevăr, Dumitru Telescu („Bebe” pentru amici) și-a cheltuit fără rezerve entuziasmul,

priceperea și tineretea, în folosul instrucției și educației tinerilor, al dezvoltării kartingului și automobilismului din țara noastră. Instructor sportiv, antrenor, pilot, constructor de karturi, preparator de mașini de curse, inginerul Telescu a făcut de toate, cu o admirabilă daruire. Înainte de a deveni inginer, a fost muncitor îndrăgostit de tehnică și de mașini. A venit către aula universitară și către cercetarea științifică în care e angrenat de multa vreme, cu cultul practicii, al experimentului direct ce validează, corectează sau respinge soluția teoretică.

Parcă-l vad cu vreo 20 de ani în urmă, la Casa pionierilor din Brașov, învățînd copiii să lucreze la menghină, să sudeze, să participe efectiv la construirea primelor karturi din țara noastră. A creat acolo, în scurt timp, cel mai puternic centru de karting din țară, cadre pentru această nouă ramură sportivă. Într-o primăvară, cînd l-am vizitat, mi-a arătat ultimele sale construcții: un kart cu dublă comandă, pentru instruire, și un scuter de zapadă pe care îl botezase „Alpina”. Și-a exprimat intenția de a participa cu aceste lucrări la Concurusul „Minitehnicus”. Și a participat, alegîndu-se cu premii, cu laude și cu mențiuni prin gazete. Acum, cînd îi amintesc aceste lucruri, nu-și bombează pieptul și nici nu devine melancolic. Spune doar atît: „Am făcut și eu ce m-a dus capul, aliniîndu-mă, după puterile mele, celor cîțiva inimoși ai vremii, pionieri ai construcției de karturi de la noi: Ion Bobocel, Ioșif Șilimon, Gheorghe Lihaciu”.

Dupa 8 ani de activitate la Casa pionierilor, a trecut la Universitatea—Brașov, ca cercetător la catedra de automobile și tractoare și ca sportiv la C.S.U. O bună parte dintre foștii săi discipoli de la Casa Pionierilor, ajunși acum băieți mari, l-au urmat la noul loc de muncă, fie ca sportivi, fie ca studenți. A înființat acolo și a dezvoltat o puternică secție de karting, cu care a devenit imbatabil, cîștigînd, timp de un deceniu, cele mai multe din titlurile naționale puse în joc. Cu cine a făcut aceste isprăvi? În loc de răspuns mi-a arătat o diplomă pe care i-a acordat-o U.T.C.-ul și pe al cărei spate era scris cu stiloul: „Ce poate fi mai frumos decît dragostea pentru noi, tinerii! Mulțumim pentru „microbul” tehnicii de care ne-ați molipsit”. Iar mai încolo, oblic, alte cîteva cuvinte: „Sincera admirație pentru omul născut în zodia marilor pasiuni”. Semnează: Constantin Nedelcu, Dan Niriștean, Octavian Topai, Octavian Lari etc. În total vreo 10—15 nume, din care unele indescifrabile.

Cu mulți ani în urmă, cei care semnează pe spatele diplomei erau niște copii sau niște adolescenți, ucenici ai lui Dumitru Telescu la Casa pionierilor sau la clubul studențesc brașovean. Acum, ei sînt bărbați în toată firea, specialiști cu studii superioare, despre care fostul lor instructor și antrenor spune cu min-drie: „Toți sînt băieți buni, toți au ajuns ingineri. Nedelcu lucrează la întreprinderea de autocamioane din Brașov, Niriștean la o întreprindere din Sibiu, Topai la I.T.B., Lari la o unitate din Cîmpina. M-am străduit să sădesc în ei dragostea pentru muncă, pasiunea pentru tehnica aplicată”.

Are, așadar, la activ o duzină de campioni și patru maeștri ai sportului. Sub aripa lui ocrotitoare au ajuns nume cunoscute în sportul cu



patru roți, karting sau automobilism, nu numai cei pe care i-am menționat mai sus, ci și Gheorghe Dan și Stelian Boț. De asemenea, tot el le-a dat startul de performanță lui Ludovic Balint, Daniel Mojilian sau Constantin Rusu. Despre acesta din urmă spune cu mândrie: „Rusu este nu numai un mare campion de karting, ci și un excelent preparator de motoare”.

Dumitru Telescu a luat parte la prima sa competiție automobilistică (un raliu) în anul 1964, în compania lui Octavian Rizescu, cu mașina personală 1—BV—7549. A concurat mulți ani cu această mașină, atît în țară cît și peste hotare. „Zambilica mea, spune el rîzînd, mai trăiește și astăzi, servindu-mă credincioasă ca mașină de familie. Are în urmă sa peste 600 mii de kilometri rulați și nu mă gîndesc s-o abandonez. Cum aș putea renunța la o mașină cu care am concurat de atîtea ori în concursuri internaționale, printre care și Raliul Dunării—Dacia? În 1974, cînd acest raliu a fost cîștigat de Walter Röhrl, pe un Opel Ascona, eu am sosit cu Zambilica mea, strict de serie, pe locul zece în clasamentul general. Și să nu uităm că pe atunci, în acest raliu, era concurență nu glumă!”...

Pionier în mișcarea de karting, Dumitru Telescu este, de asemenea, un înaintemergător și în cercetarea științifică. El a scos în lume (pe pistele de încercări și pe șosele) primele mașini Dacia cu motoare diesel proiectate de către membrii catedrei de specialitate a universității brașovene. „Noi, la Brașov, am îmbinat întotdeauna învățămîntul cu cercetarea, cu producția și cu sportul. În raliuri sau în cursele de viteză am urmărit, evident, obținerea unor rezultate bune, a unor titluri, dar și culegerea unor date de ordin științific și tehnic. Ne-au sprijinit și ne-au îndrumat întotdeauna în elanurile noastre profesionale sau sportive eminente dascăli ai universității brașovene, cum sînt prof. dr. ing. Gheorghe Bobescu, prof., dr. ing. Vasile Cîmpean, prof. dr. ing. Ti-

beriu Naghi și alții. De asemenea, ne-am bucurat și ne bucurăm de sprijinul entuziastului promotor al sporturilor mecanice, ing. Simion Săpunaru, care este creatorul echipei de curse Brașovia”.

În raliurile anului 1988, Dumitru Telescu a pilotat un automobil Dacia echipat cu noul motor românesc cu ax cu came în cap. Iarăși un experiment, cum a făcut atîtea altele de-a lungul anilor. Dar celălalt motor al lui, pentru raliuri, unde este? „Unde să fie, mi-a zis Constantin Nedelcu, i l-a dat lui Stelian Boț ca să puncteze în campionat și să nu cadă din divizia A”...

Auzind acest amănunt, n-am putut să nu exclam: ce inimă mare are acest om! O inimă cit roata carului!

Dumitru LAZAR

RECORD AUTOMOBILISTIC (Strict autentic)

Un cetățean din Verden (R.F.G.) a circulat timp de 25 de ani cu mașina prin oraș și prin țară fără ca poliția să-i poată reproșa vreodată ceva. Omul n-a făcut nici o gafă pe șosea, nu a fost niciodată amendat, nu a încălcat semnele de circulație și nu a incomodat vreodată pe cineva în vreo parcare. În condiții normale, un asemenea șofer este de lăudat, dacă nu chiar premiat. Iată că un control de rutină al poliției, în loc să-i ofere omului premiul meritat, îl deferă justiției, plus o amendă de 600 de mărci. Motivul: șoferul atent, prudent și politicos nu avea permis de conducere. Comicul, atît cît e, este involuntar: Acuzatul, în vîrstă de 63 de ani, a condus în tot acest timp doar cu mîna stîngă, dreapta o pierduse într-un accident din tinerețe și era unicul ajutor al fiului său. „De acum încolo nu o să mai fiu util”, a spus cu părere de rău șoferul inculpat.

Nicolae CIOBANU

CE ȘTIM DESPRE

primul ajutor

Odata cu creșterea numărului de autovehicule, a crescut și numărul accidentelor de circulație a căror gravitate a scăzut în ultima vreme, datorită limitării vitezei, a aplicării frecvente a centurii de siguranță și a repetatelor recomandări audio-vizuale la prudență. Datorită celor care sosesc primii de la producerea accidentului, este de a preveni traumatismele la care sînt expuși ocupanții autovehiculului, de a reduce gravitatea lor și de a oferi (la nevoie) primul ajutor.

La locul accidentelor este indicat a impune calm și ordine, îndepărtînd persoanele inutile. Trebuie asigurată securitatea răniților, pentru a evita agravarea leziunilor provocate de accident. Trebuie protejat rănitul de frig, la care traumatizații sînt foarte sensibili și poate constitui un factor important de șoc. De asemenea, trebuie îndepărtate (pe cît posibil) frica și emoția, care, ca și frigul, sînt factori agravanți.

În cazul unor traumatisme oculare, mai ușoare sau grave, care pot fi cu dificultate tratate corespunzător la locul accidentului, este indicat a se aplica local un pansament steril (cu leucoplast sau fașă) și de a se transporta rănitul de urgență la un spital de oftalmologie. În traumatismele oculare, rapiditatea aplicării tratamentului corespunzător este un factor important în recăpătarea parțială sau totală a funcției vizuale.

De obicei sîntem puși în fața a două feluri de răniți: 1) răniți ușor, care se pot ridica singuri și pot solicita ajutor medical. Trebuie multă atenție la acești răniți mai puțin grav, ale căror lovituri ascunse se pot agrava, mai ales cînd simptomul hemoragic este lent, 2) răniți grav, cu multiple accidente, dintre care unele pot pune rapid în primejdie viața.

Rapid, la fața locului, trebuie să stabilim

dacă cel rănit este conștient, omnubilat sau în comă; starea respirației, tulburările circulației — paloare-anxietate-agitație, extremități reci și cianozate, controlarea pulsului. Trebuie supravegheate: libertatea căilor aeriene și, în caz de nevoie, evitate obstrucțiile, punînd accidentatul într-o poziție de securitate. Uneori, este necesar de a se administra respirația artificială prin metoda „gură la gură”. În caz de stop cardiac trebuie recurs la masaj cardiac extern. Uneori, așteptînd transportul rănitolui, poate fi necesară și utilă, în limita posibilităților, o injecție sau perfuzie cu tonicardiac, stimulente respiratorii, calmante etc. Trebuie încercat de a pune relativ un diagnostic și o localizare a traumatismelor (craniu față, regiunea naso-orbitală, torace, abdomen, rahis, fracturi sau plăgi ale membrilor etc.). Aceasta se obține frecvent prin strecurarea mîinii sub îmbrăcăminte și palparea toracelui, abdomenului, membrilor etc. cautînd plăgi, piele tăbăcită, hemoragii etc. În limitele posibilului, este necesar de a cauta stabilirea orei accidentului, felul și violența lui, precum și numărul de răniți sau morți.

Ridicarea accidentatului este, uneori, o operație destul de complicată și complexă, trebuînd cu grijă scos dintre resturile mașinii, uneori strivită. Dacă scoaterea accidentatului este dificilă și de mai lungă durată, trebuie să-i fie asigurate funcțiile vitale: respirație, oprirea hemoragiilor, menținerea gîtului, membrilor eventual fracturate într-o poziție comodă și fără presiune. Dacă accidentatul este ușor deplasabil, trebuie scos și transportat fără mișcări bruste, ridicat în axul corpului și pus pe o brancardă, evitînd ca membrele superioare și inferioare să fie suspendate sau să se miște. Imobilizînd fracturile trebuie, dacă este cazul să le și protejăm de frig, prin acoperirea cu o cuvertură sau hainele accidentatului.

Plăgile trebuie dezinfectate cu soluții anti-septice sau bactericide și pansate aseptice cu comprese sterile acoperite cu bandaj sau leucoplast. În hemoragiile arteriale sau venoase exteriorizate, pentru a preveni o pierdere mare de sînge, uneori cu risc vital, trebuie făcut de urgență o hemostază. Se încearcă o compresiune deasupra plăgii și, în cazuri excepționale, se aplică un garou (mai ales la plaga unui mare trunchi arterial a unui membru). Cel mai indicat este a efectua o compresiune digitală, apoi a se pune un pansament compresiv. Trebuie evitată aplicarea de pense hemostatice, care pot leza artera și face dificilă cicatrizarea ei.

În cazul unor arsuri, nu trebuie dezbrăcat accidentatul, ci acoperit cu lenjeria proprie,

evitând infectările, contaminările exterioare.

Fracturile membrelor trebuie imobilizate imediat și pe cât este posibil suprimată durerea și evitate simptomele de șoc. Se poate cu grijă reduce parțial sau total deplasările importante ale membrelor fracturate (mai ales în caz de fractură deschisă) pentru a se evita complicațiile (deschiderea unui focar secundar, riscul ischemiei prin compresiune vasculară, necroză secundară cutanată). Imobilizarea se face cu atele; pe membru superior, atela se imobilizează printr-un bandaj aplicat pe membrul fracturat și torace; pentru membrul inferior, dacă nu avem atelă, putem s-o înlocuim cu o tijă de lemn care să cuprindă în întregime membrul.

Leziuni rahidiene (ale coloanei vertebrale). Coloana vertebrală (rahisul) este vulnerabilă la nivelul tuturor segmentelor sale, mai ales în regiunile cervicale și dorso-lombare, care sînt mai expuse, putînd secționa măduva și provoca paralizii generale sau exitusul instantaneu. Trebuie să ne asigurăm înainte de a imobiliza un rănit suspect de leziuni rahidiene că nu prezintă semne chiar discrete de atingere medulară sau radiculară. Trebuie evitat: a) a deplasa un astfel de rănit fără necesitate imediată; b) a-i menține capul înainte și trunchiul

pe bazine; c) a menține rănitul în poziție culcată. Contrar, dacă accidentatul a fost aruncat în afara autovehiculului, trebuie menținut culcat pe spate, fără a-l deplasa și, în cazul unui pericol (al șoselei, incendiu etc.) a-l muta pe un alt loc, menținîndu-i axul cap-gît-trunchi și exersînd o ușoară tracțiune asupra capului și gîsnelor. În amîndouă cazurile transportul este preferabil a fi făcut pe o saltea sau brancardă.

Pîna la sosirea mașinii salvării sau a altor mijloace de transport pînă la cel mai apropiat spital, este indicat, după acordarea ajutorului necesar răniților, de a verifica și îndepărta bucățile de sticlă sau tablă răspîndită pe șosea, pentru evitarea unor noi accidentări; de a semnala la o distanță de 100–200 metri înainte și după accident, cu lămpi (seara-noaptea), triunghiuri de semnalizare sau chiar cu mîna. De a transmite telefonic sau prin alți conducători auto, solicitarea ajutorului sanitar pentru evacuarea răniților, indicînd poziția (borna kilometrică) și eventual situația accidentărilor. La sosirea ambulanței sanitare, este recomandat a nu jena personalul medical, evitînd aglomerarea în jurul răniților.

dr. Aurel ROSIN



„Autoturismul este piciorul motorizat” afirmă constructorul mașinii din imagine. De meserie pielar, el a reușit să dovedească pricepere și într-o profesiune care necesită cu totul alte cunoștințe.

OGLINZI RETROVIZOARE

IMPRUDENTUL

Vede sensul real al conducerii preventive numai după ce se răstoarnă (cu mașina).

PROVERB (ACUSTIC)

Cine are clacson ascultător deseori "tace".

POSTUL DE CONTROL

Ca și adevărul; e „ocolit” de cei care se tem de el.

ALCOOLTESTARE

...Sau „respirația” trădează pe cel care respiră...

„ÎNCĂLȚĂMINTEA” AUTOMOBILULUI

Nu provoacă rosături șoferului, ci doar necazuri și neplăceri.

ARTE PLASTICE

Automobilele care picură (ulei, antigel, benzină...) pictează „hărți” pe asfalt.

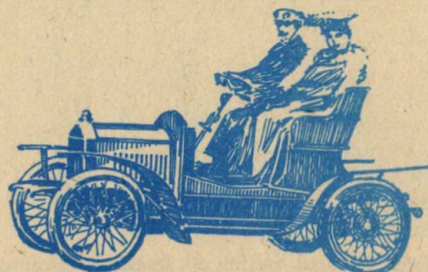
PORTOCALA ÎNCEPĂTORULUI

„Fruct” mai proaspăt ca în prima zi a mirării examinatorului...

NORMELE CIRCULAȚIEI RUTIERE

Sînt de o siguranță enciclopedică!

Mihai MATEICIUC



DEFICITUL VIZUAL

Esențial este să vezi bine și repede cînd conduci un autovehicul. Statistici recente ale circulației rutiere arată că 1/3 din accidentele autovehiculelor au drept cauză un deficit vizual, fie direct (prin diminuarea vederii) fie indirect (prin lipsă de atenție la stimuli vizuali). Odată cu mărirea traficului rutier și creșterea vitezei autovehiculelor, precum și a parcului de mașini, este necesară și o perfectă cunoaștere a defectelor vizuale, mai ales în cazurile limită și încadrarea examenului oftalmologic conform Congresului de oftalmologie 1950 de la Londra și a regulamentului nr. 153 din ianuarie 1964 al Ministerului transporturilor pentru conducătorii auto, regulament care se aplică și în prezent în țara noastră.

Un rol important în prevenirea accidentelor rutiere constă și în depistarea și, eventual, corectarea tulburărilor vizuale. O scădere a vederii, o alterare a câmpului vizual, o anomalie a percepției culorilor, o tulburare a vederii nocturne și a adaptării la întuneric și lumină după orbirile nocturne ale farurilor mașinilor din sens opus, sînt preocupări permanente ale medicilor oftalmologi în cadrul examenelor periodice sau fișa medicală.

Acuitatea vizuală (vederea), în cazul unei tulburări de refracție, se poate ameliora prin ochelari sau sticle de contact corectoare. Vederea centrală, expresia calității funcției musculare (pata galbenă), care reprezintă proprietatea de a vedea clar obiectul fixat, se examinează pentru fiecare ochi separat în camera obscură la optotip, periodic la 3—5 ani, pentru șoferii amatori, și la un an pentru profesioniști, de către medicul oftalmolog. Stări patologice oculare sau accidente intercurrent pot scădea parțial vederea mono sau binoculară. Persoanele cu vedere monoculară (Monoftalmi), afagi (după operația de cataractă), cu strabism (alternant-divergent-convergent), cu anisometropii mari (diferențe de vedere între cei doi ochi) și care nu se pot corecta cu ochelari sau lentile de contact, prin pierderea vederii binoculare au simțul profunzimii (distanța dintre obiecte-vehicule) alterat și mașinile pe care le întîlnesc li se par că circulă mai repede. În aceste situații, neîncadrîndu-se în baremul medical, își pot pierde dreptul de a conduce un autovehicul. Statistici evidențiază că cei cu vederea practic monoculară, au provocat de 2—3 ori mai multe accidente rutiere decît conducătorii auto cu vedere binoculară.

Prin cîmp vizual se înțelege întinderea spațiului pe care fiecare ochi, rămînînd

ȘI CONDUCEREA AUTO

imobil, îl poate percepe. Conducătorul auto trebuie să, aibă o vedere periferică bine adaptată, pentru a utiliza în totalitate, în bune condiții, câmpul vizual. Vederea periferică a câmpului vizual este cu atât mai slabă cu cât ne îndepărtăm de maculă (pata galbenă); ea este diferențiată pentru perceperea mișcărilor, știind că o mișcare redusă este mai ușor percepută dacă obiectul mobil nu se găsește în axa vizuală, deci atunci când imaginea cade pe retina periferică. Partea cea mai sensibilă a retinei se găsește la $10-15^\circ$ de maculă, scăzând progresiv spre periferie, este necesară o vedere bună laterală (periferică), pentru a observa obstacolele ce apar inopinant. Dacă câmpul vizual este redus, conducătorul auto se orientează dificil, mai ales seara și noaptea, când drumurile nu au puncte de reper vizibile (pomi, case, stâlpi, persoane etc.), care zăuza rețin atenția. Întinderea câmpului vizual intervine și în perceperea reliefului (distanța între obiecte) vederea spațială. De asemenea, câmpul vizual este sensibil la mișcările obiectelor, percepând obiecte foarte mici și declanșând astfel rotirea globilor oculari pentru a plasa aceste obiecte în vederea centrală și a putea fi identificate; deci, ochii se deplasează pentru a explora ansamblul câmpului vizual. Oboseala vizuală, intoxicația alcoolo-tabagică, boli oculare etc. determină o strîmtoare a câmpului vizual periferic și o diminuare a sensibilității deplasărilor asemănătoare facultății de apreciere a distanței și vitezei.

Simțul luminos este facultatea ochilor de a se adapta la intensități diferite de lumină; celulele cu bastonașe ale retinei reprezentînd aparatul senzorial pentru luminaj slab — vederea scotopică-nocturnă, iar celulele cu conuri specializate pentru vederea fotică — vederea de zi — vederea formelor și a culorilor. Câmpul vizual de zi este diferit de câmpul vizual de noapte. Unele persoane văd slab sau deloc noaptea datorită unei insuficiențe de sensibilitate a celulelor cu bastonașe. Acestora li se recomandă să evite total conducerea auto seara sau noaptea. Proiecția puternică a farurilor ce vin din sens opus determină conducătorilor auto o pierdere momentană a adaptării, datorită disproporției dintre luminajul retinei și sensibilitatea la lumină, ce determină un șoc vizual dureros corespunzător reflexului de apărare, cu contracție pupilară și reacții nervoase corticale, urmate de perturbări vizuale ce durează pînă la dispariția luminii farurilor.



Sînt însă și persoane care necesită un timp mai mare de adaptare de la lumină la întuneric și de la întuneric la lumină, cărora li se recomandă a evita pe cît posibil conducerea auto nocturnă. 8—10% din bărbați și 0,8—1% din femei au o diminuare totală sau parțială a simțului culorilor (cromatic); acromatopsie — reducere totală a simțului culorilor și discromatopsie — reducere parțială. Daltoniști — protanopie, cei care nu disting culoarea roșie, deutanopie — cei care nu disting culoarea verde, și tritanopie — cei care nu disting culoarea albastru.

De calitățile acuității vizuale și ale câmpului vizual depind reflexul care, în final, corespunde perioadei scurse între perceperea vizuală a informației și începutul manevrei pe care o impune. Medicul oftalmolog ar trebui să depisteze, prin examinări periodice, pe cei cu defecte pe vedere, iar psihologul, prin metodele pe care le folosește, să depisteze aptitudinile psihomotorii ale conducătorilor auto.

dr. Aurel ROSIN



— Problema nu-i ușoară deloc... Lipsesc niște prezoane, niște splinturi, dar mai ales niște Kent-uri la ambreiaj...

DESPRE TIPURI DE PERSONALITATE, FACTORI DE RISC CORONARIENI ȘI CONDUCEREA AUTO

Cercetările din ultimi ani încep să aducă din ce în ce mai multe dovezi că la factorii de risc cunoscuți ca precipitanți ai accidentelor coronariene (hipercolesterolemie, hipertensiune arterială, fumat, diabet zaharat, sedentarism, supraponderie corporală, antecedente heredo-colaterale) se adaugă și **tipul de personalitate**.

Astfel s-a constatat că indivizii cu **tipul zis A**, de personalitate, adică cei foarte ambițioși, grăbiți, în permanentă criză de timp, agresivi, vorbind tare, argumentând cu pumnii strinși, dorind să-și impună mereu punctul de vedere și să aibă întotdeauna ultimul cuvânt, în timp se îmbolnăvesc de infarct miocardic în procent semnificativ mai mare decât cei calmi, relaxați cu activitate mai bine organizată și care știu să spună mai des „da, ai dreptate, eu am greșit”.

O variantă a tipului A de personalitate care și ea favorizează apariția infarctului miocardic este tipul zis „sisific”. Se cunoaște legenda mitologicului Sisif condamnat să ridice fără odihnă pe panta unui munte o piatră grea care aproape de vîrf cădea înapoi de fiecare dată.

Cei cu tipul sisific de personalitate sînt vesnic nemulțumiți, crispați, se consideră mereu nedreptățiți, suferă cînd alții reușesc, nu își apreciază corect posibilitățile și nu înțeleg că în societate nu pot fi toți directori sau sefi.

Cercetări cu metode bioradiotelemetrice (înregistrări de la distanță ale unor reacții fiziologice, ale ritmului inimii, electrocardiogramei, electroencefalogramei, respirației etc.) au arătat ce alterări spectaculoase ale funcțiilor unor organe de primă importanță se înregistrează la parașutiști între momentul lansării și cel al deschiderii parașutei, la oratori cînd vorbesc cu prea mult patos, la actori pe scenă în timpul unor replici violente însoțite de gesturi bruște, taioase, la chirurghi în momentele de

maximă tensiune ale unor operații, la aviatori mai ales în picașe, la decolare și aterizare, la conducătorii auto (chiar profesioniști) în timpul unor depășiri cu mare viteză sau la risc, în curbe, în momente de vizibilitate scăzută, etc.

Dacă ne gîndim la tensiunea nervoasă, la presiunea intracerebrală, la revărsarea mare de adrenalină care biciuiește inima în împrejurările menționate mai sus și aproape permanent în cazul celor cu tipul A și tipul sisific de personalitate, vom înțelege ușor procentul mare de infarcte miocardice și de accidente cerebrale înregistrat la astfel de subiecți.

Am obiceiul ca în fiecare dimineață cînd mă așez la volan să-mi impun calm și relaxare. Chiar dacă timpul mă presează și mă surprind făcînd gesturi grăbite, mă controlez și încerc să mă stăpînesc și să-mi încetinesc ritmul. O veche experiență mi-a demonstrat că pentru un minut două cîștigate, plătesc cu transpirație, tahicardie și o serie de neatenții.

Cînd intru în trafic mă uit la cei din jur și regret cînd văd figuri încruntate și crisplate, parcă angajate într-o luptă acerbă cu volanul și cu cei din jur!

Deoarece conduc de un număr nemărturisibil de ani, am învățat că **arta de a conduce un automobil constă în special în a nu brutaliza mașina și în a te feri de ceilalți**. De aceea sînt mereu atent la intenția celor de lîngă mine, privesc în oglinda retrovizoare să văd cu ce viteză vin cei din spatele meu la stop sau cînd trebuie să încetinesc.

Dacă un confrate de trafic mă luminează cu farurile, mă dau la o parte. Poate că el are o treabă urgentă și fac aceasta pentru toți cei care nu m-au înțeles cînd chemat la o urgență cardiologică adresam apeluri disperate, cu farurile și clacsonul celor din jur ca să-mi libereze drumul.

Tot timpul parcursului obișnuiesc să discut cu mine însumi și mă cert cînd trec prea aproape de altă mașină pe care puteam să o acroșez, sau cînd mă „înfig” într-o depășire nemotivată („ce te-a apucat acum?” imi zic, „dacă apărea unul după colțul acesta ce te făceai?”), sau dacă aud ambreiajul „lovit” la o cuplare mai brutală, sau dacă „tipă” cauciucurile la un viraj.

Și în încheiere o problemă care doar aparent nu are legătură cu cele discutate. În țara noastră o dovadă evidentă de progres este și marea răspîndire a turismului automobilistic. Dar acest fapt pozitiv nu trebuie să contribuie la deteriorarea frumuseților patriei noastre. Ca automobilist sufăr cînd văd ce rămîne pe Valea Cerbului sau pe Transfăgărășan după marile sărbători ale noastre, în urmă automobilistilor parcați pe iarbă, (sticle goale, cutii de

conserve, hirtii, pungi de plastic, etc (pe care trebuie să le strînga apoi copii de la scolile din Bûsteni, de exemplu). Nu-i tremură oare m na celui care aruncă hirtile pe iarba  nt n nd natura, în loc să le pună într-o pungă de plastic si s  le arunce la gunoi acasă?

Cel pe care l-am auzit de cur nd pe Valea Cerbului  ndemn ndu- i copii: „la vezi ma,

poţi sa loveşti cu piatra panoul ala?” (pe care scria „Pastraţi frumuse ea Văii Cerbului”) este desigur de tipul A de personalitate! Vorba aceea veche: „Cine are urechi de auzit să audă”!

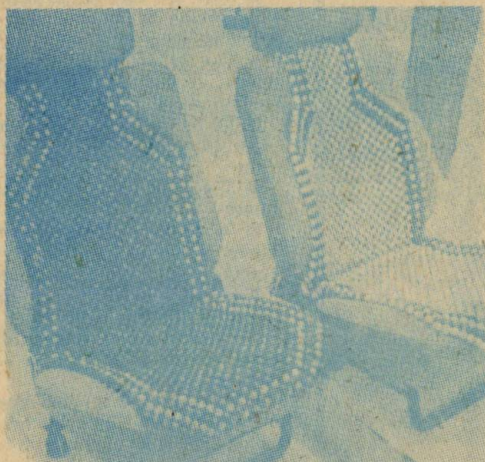
Dr. Valeriu IONESCU
Institutul de Fiziologie Normală
 i Patologică „D. Danielopolu”
București



fotomozaic



• Tabla  nlocuie te piatra! Monumentul preistoric din sudul Angliei, faimosul Stonehenge, l-a  nspirat pe un canadian din orașul Toronto, în realizarea construcției din  magine, la care a folosit epave de autoturisme  i pe care l-a botezat prin analogie „Autohenge”!



• Confortul acestor fotolii este asigurat de husele confec ionate din bile de lemn, care efectuează permanent un discret, dar efica e, masaj al spatelui.



• Autorit  ile portului vest-german Bremen experimentează cu succes celulele solare pentru aprovizionarea cu energie electrică a semnalizării unui tronson de  osea. Ghinionul stă în faptul că celulele plac deosebit autoturismilor, care  i le „ nsu esc” cu predic ie.

RECOMANDĂRI DIETETICE PENTRU CEI DE LA VOLAN

Alimentația joacă un rol important în asigurarea condițiilor normale pe care se bazează aptitudinile de conducere auto. Cum aproximativ 90% din accidente rutiere sînt determinate de erori ale conducătorilor auto, dieteticienii, într-un simpozion internațional recent privind alimentația conducătorilor auto, au stabilit unele recomandări:

Să nu se pornească în cursă după mese copioase care pot determina o hiperglicemie, perturbări digestive și după care organismul este plin de efort digestiv; de asemenea, nu se recomandă nici un post alimentar prelungit, care provocînd o hipoglicemie, poate perturba sistemul nervos și atenția conducătorilor auto. Este recomandabil să se aștepte 30—45 minute după alimentare înainte de a porni la drum. Să nu se conducă mai mult de 200—300 km sau 3—4 ore fără a se face mici pauze de 10—30 minute, pentru a se aera, precum și pentru evitarea oboselii musculare, nervoase și diminuarea atenției, perioadă în care se poate și alimenta în cantități reduse (fără băuturi alcoolice sau fără luarea de medicamente tranchilizante sau hipnotice). Întotdeauna trebuie o alimentație moderată, care să evite foamea. Se poate consuma cafea în doze moderate. Este preferabilă o alimentare în timpul opririi autovehiculului, decît a se alimenta sau a bea în timpul conducerii auto. Alimentele consumate în timpul pauzelor de șofat, este preferabil a fi ușor digerabile, de volum redus și cu mare valoare calorică.

dr. Aurel ROSIN



FEL DE FEL



• Deși este deosebit de aspectuos, sugerînd un turist, aparatul din parcare rămîne un simplu „mîncător” de monede.



REFLECȚII

● *Pină nu te lovești cu capul de parbriz, nu porți centura de siguranță.*

● *Vrabia mălai visează – șoforul... cale liberă.*

● *Unde nu-i cap, vai de picioare – că trebuie să le obișnuiești cu mersul pe jos.*

● *Cine se scoală de dimineață, departe ajunge, dacă are mașina bine întreținută.*

● *Ce ție nu-ți place, altuia nu-i face – că odată și odată vei fi și tu pieton.*

● *Ce-i în mină nu-i minciună... e volanul.*

● *Întotdeauna recunoaște cînd a încălcat regulile de circulație, dar se tocmeste cînd e vorba de amendă.*

● *Niciodată nu face curse clandestine pe distanțe lungi...*

● *E tot timpul cu ochii în patru atunci cînd are un pasager, pe bancheta din spate.*

● *E foarte politicos cu agentul de circulație cînd i se cer actele la control, dar după aceea...*

Otto LEVAI

CUM PROCEDĂM ÎN CAZUL UNEI LIPOTIMII (LEȘIN)?

Pe stradă, în autoturism, autobuz, într-o sală de spectacole, la locul de muncă și chiar acasă simțem în situația de a vedea cum un om își pierde cunoștința. Care sînt cauzele acestei tulburări? Cele mai frecvente și mai grave sînt șocul și hemoragia. Ele duc la oprirea circulației sîngelui spre creier, fapt ce determină pierderea cunoștinței în decurs de 6 secunde, datorită lipsei de oxigen în creier. Dar anemia cerebrală se poate produce și printr-un simplu spasm vascular cerebral. Un astfel de spasm duce la pierderea instantanee și pentru scurt timp a cunoștinței. Astfel se produce cel mai frecvent leșinul sau lipotimia. El se semnalează îndeosebi la bolnavii cardiovasculari, hipotensivi-hipertensivi cu nevroză astenică, anemie, debilitate, diabet etc. Abuzul de tutun și de cafea, aerisirea insuficientă a încăperilor, a autoturismului, starea de oboseală prelungită, insomniile și chiar foamea sînt cauze frecvente ce pot declanșa stări de leșin. În aceste cazuri, pulsul și bătăile inimii nu se modifică substanțial, ele fiind încă percepute.

Intrucît leșinul poate avea diferite cauze, și manifestările lui sînt diferite în funcție de aceste cauze.

Astfel, în sincopă, bătăile inimii și pulsul se modifică și pot dispărea. Uneori, în cazul accidentelor auto grave, electrocuțiilor, asfixiațiilor și înecațiilor se poate opri și respirația (sincopa respiratorie). Sincopile pot fi de natură nervoasă, provocate în urma unor emoții violente, epilepsie, isterie, dureri intense, loviri în zonele reflexogene — cap, plex, bărbie, gît, testicole; de natură cardiacă sau vasculară (declanșate de infarctul de miocard, angină pectorală, hipotensiune arterială, hemoragii).

Sincopa gravă depășește 5—6 minute și poate pune în pericol viața bolnavului. În această situație este necesar să se facă masaj cardiac extern. Dacă ea se datorează opririi respirației, este necesar să se facă bolnavului de urgență respirație artificială, prin metodele „gură la gură” sau „gură la nas”.

Primul ajutor în leșin este pe cît de simplu pe atît de eficace. În scopul combaterii insuficienței circulatorii și a anemiei cerebrale, pentru a asigura o bună circulație a sîngelui și deci irigarea cu sînge a creierului, bolnavul va fi așezat în poziție orizontală pe spate, cu capul mai jos decît trunchiul și membrele inferioare. Concomitent se vor deschide ferestrele camerei, ale autoturismului în care este bolnavul. În aceste condiții, el își va recăpăta cunoștința.

Stropirea feței cu apă rece și lovirea cu palmele peste obraji determină o excitație externă, suficientă pentru a readuce bolnavul în simțire; de asemenea, mirosirea de

către acesta a unor esențe puternice, cu rol de excitanți ai mirosului (oțet aromatic, apă de colonie, eter, amoniac etc.). Efectul favorabil al acestor excitanți asupra celui care a leșinat se explică prin faptul că de cele mai multe ori cauza leșinului este de natură reflexă, nervoasă, deci un simplu spasm al vaselor de sînge care irigă creierul.

După ce bolnavul își recapătă cunoștința, este necesar să mai rămînă în aceeași poziție minimum 15 minute, pînă la completa dispariție a senzației de slăbiciune, ce persistă de obicei după leșin.

Tratamentul care completează primul ajutor în cazul unor sincopă grave, administrarea de oxigen, injecțiile cu diferite tonice sau intracardiace va fi aplicat numai de către medici, la care trebuie dus de urgență bolnavul.

dr. Aurel ROSIN



ZGOMOTE NORMALE SAU ANORMALE!



La orice tip nou de autoturisme, după un număr de kilometri rulați, pot apărea la motor sau la celelalte ansambluri unele zgomote, avînd drept cauză fie o exploatare îndelungată, fie o întreținere deficitară sau un incident aleatoriu provenit de la un defect ascuns sau complex.

1. MOTORUL

Cu toate că, în general, defectele ce pot apărea la un motor sînt cunoscute, numai specialiștii pot depista — după zgomot — locul (piesa) și cauza care a produs defecțiunea.

La motoarele Olcit se pot recunoaște ușor unele zgomote — clasice — cum ar fi: joc anormal de culbutori (0,20 mm este jocul normal reglat cu motorul rece atît la admisie, cît și la evacuare; dacă jocul este mai mare decît cel normal, această defecțiune se recunoaște cu ușurință după zgomotul tipic și trebuie adus în limitele normale). Dacă jocul este mai mic, motorul se supraîncălzește și crește consumul de benzină. Oricum, este de preferat un joc mai mare la culbutori decît un joc mai mic, din cauză consecințelor respective în timp. De aceea vă recomandăm ca la fiecare două schimburi de ulei, respectiv la 15 000 km, să se execute reglajul culbutorilor. În acest fel evitați o uzură anormală a axului cu came, un piston gripat, o supapă gripată ș.a.m.d.

Totodată, pentru a se evita unele erori cu consecințe neplăcute, se recomandă posesorilor de autoturisme Olcit ca la apariția oricărui zgomot suspect, să consulte specialiștii unităților service, fără a încerca alte experiențe.

2. CUTIA DE VITEZE

În limite rezonabile, în una sau mai multe trepte, cutia de viteze tip „G” — fiind foarte compactă, din combinațiile de toleranțe în limitele prescise — poate avea un zgomot spe-

cific ca un șuiert („șirenaj” — în limba franceză), zgomot care nu reprezintă o defecțiune.

În regim de ralanti al motorului, la unele cutii de viteze, dacă se apasă pedala de ambreiaj, dispăre un alt zgomot (fișit), care, de asemenea, nu reprezintă un defect, cutia putînd funcționa normal.

Există însă alte zgomote — clasice — care, corelate cu funcționarea anormală (de exemplu, nu intră într-o treaptă, „sare” din viteză ș.a.) pun în evidență unele defecte regăsite la toate cutiile de viteze (sincroane uzate, sistem de comandă și înzăvorire defect ș.a.), ce pot fi remediate numai la atelierele service.

3. SISTEMUL DE FRÎNARE

În sistemul de frînare pot apărea mai multe tipuri de zgomote. În primul rînd, la acționarea frinei de serviciu a unei mașini noi sau care a staționat o perioadă mai îndelungată de timp, datorită oxizilor formați pe suprafața de frînare a discurilor, poate apărea un zgomot specific, care dispăre de la sine prin exploatarea autoturismului sau prin lustruirea suprafeței cu șmirghel. Al doilea zgomot poate fi cauzat de montarea incorectă a capacului de protecție a plăcuțelor față sau spate, fapt care conduce la producerea unui zgomot ce se remediază cu ușurință, prin montarea corectă a capacului de protecție.

A treia categorie de zgomote se produc odată cu uzura normală a plăcuțelor de frînă. Pentru uzura plăcuțelor din față se aprinde un bec roșu în bord (după un parcurs de cca 35 000—40 000 km), iar pentru uzura celor din spate, apare un zgomot puternic (metal pe metal) de obicei după 15—20 000 km.

Amînarea înlocuirii pieselor uzate cu plăcuțe noi conduce la deteriorarea suprafeței discurilor. Totodată, se precizează că odată cu uzura plăcuțelor de frînă sau prin pierderi de lichid de frînă se poate aprinde becul roșu al indicatorului de nivel lichid frînă din bordul autoturismului.

Montarea plăcuțelor noi sau completarea cu lichid de frână, după ce s-a descoperit cauza pierderii de lichid, conduce la stingerea becului roșu din bord.

La acționarea în forță a pedalei de frână, poate apărea un al patrulea tip de zgomot, în cazul în care discurile de frână sînt ovalizate. Acest fenomen se simte și în pedală, deoarece aceasta are tendința de a se deplasa, pulsatoriu, în sens invers apăsării ei. Defecțiunea impune înlocuirea discurilor cu piese noi.

4. SUSPENSIA FAȚĂ

Pe parcursul folosirii autoturismului, în funcție de modul de exploatare al acestuia, pe drumuri neamenajate, cu gropi etc., precum și în funcție de stilul în care este condus, pe puntea din față apar zgomote specifice care în timp își măresc intensitatea. Aceste zgomote se datoresc uzurii, în primul rînd, a bușelor braț superior B (vezi fig.), zgomote care dispar odată cu înlocuirea bușelor respective.

De asemenea, în funcție de stilul de conducere, pot apărea uneori uzuri — clasice — la pivotul superior (C), la pivotul inferior (D) și la articulația superioară a amortizorului față (E).

Conducerea autoturismului în diferite condiții de drum poate duce la deteriorarea burdufului (A) planetarei la partea dinspre roată, unde condițiile sînt mai susceptibile de a se produce deteriorarea lui. Dacă se circulă în continuare fără a se înlocui burduful, unsoarea va fi îndepărtată din articulația Rzeppa, care se va uza rapid. Zgomotul produs se recunoaște ușor ca „zgomot de planetară”, în special la circulația în curbe. Această defec-

țiune impune înlocuirea planetarei uzate sau numai a articulației cu bile tip „Rzeppa”.

Un alt zgomot clasic, de rulment uzat, pe puntea față sau spate, se recunoaște ușor la circulația pe drumuri asfaltate, rulînd liber, fără a fi cuplată cutia de viteze.

5. SISTEMUL DE DIRECȚIE

Condițiile de rulare diferite, îndeosebi pe drumuri neamenajate, pot cauza uzura rotulei, a bieletei de direcție care se simte la volan în timpul rulării autoturismului, acesta avînd tendința de a devia ușor de la direcția normală.

Uzura bușelor palier volan de asemenea conduce la producerea unui zgomot care se simte la nivelul volanului, la circulația pe drumuri pietruite, cu denivelări.

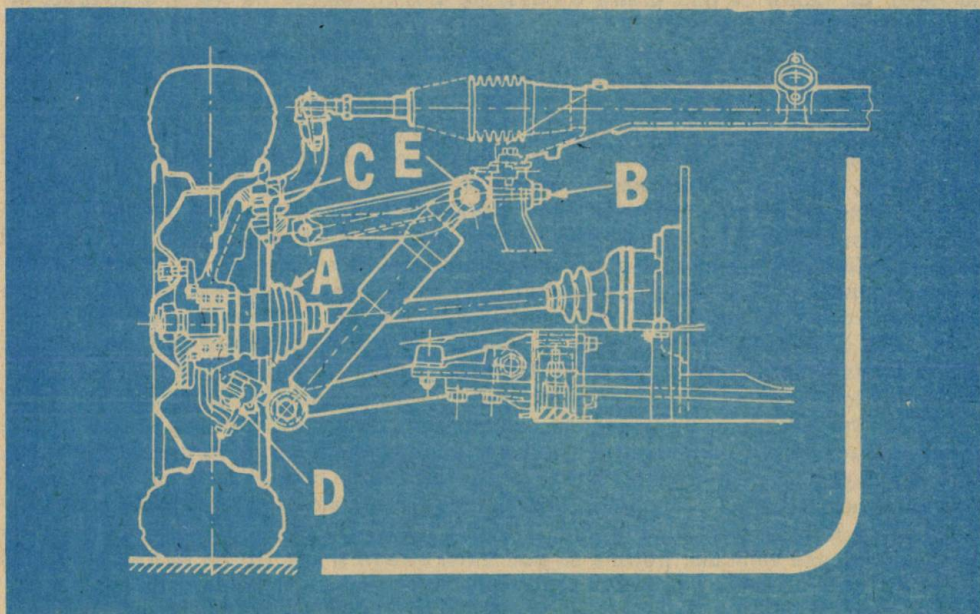
6. PUNTEA SPATE

Un zgomot specific ce poate apărea uneori la puntea spate, după un rulaj îndelungat, este un „scîrțit” care impune ungerea în unitățile service a palierelor punții spate.

7. CABLUL DE KILOMETRAJ

Este, de asemenea, un zgomot clasic ce poate apărea la orice tip de automobil și care se observă prin vibrația acului indicatorului de viteză. Acesta dispare odată cu înlocuirea cablului de kilometraj inferior sau superior.

Traian CANȚA



ULTIMELE OMNIBUZE CU CAI



La 11 ianuarie 1913, ultimul omnibuz cu cai din Paris a efectuat cursa finală — Medeleine—Bastille, lăsând loc autobuzelor și tramvaielor.

Istoria transporturilor rutiere pariziene păstrează în documente numele celui care la 1660 a avansat ideea creării transportului în comun: este, de necrezut, al filozofului și matematicianului Blaise Pascal! El a propus exploatarea în comun a mai multor vehicule cu cai, care să circule „pe trasee determinate, la intervale regulate, indiferent de afluența străzii, la un preț modic de cinci sols!” Marchizul de Roanne, asociat cu câțiva prieteni, a obținut privilegiul care i-a permis realizarea proiectului lui Pascal.

Primele vehicule au început să circule la 18 martie 1672. Parlamentul n-a înregistrat patentul de concesiune, decît cu condiția expresă că „soldații, pajii, lacheii și alți oameni îmbrăcați în uniforme... n-au voie să circule cu aceste blestemate trăsură...”

Parizienii s-au îndrăgostit repede de vehiculele vopsite în bleu-azur, ornate cu frunze de aur, conduse de vizitii îmbrăcați în haine galonate. Dar aceste vehicule grele, rău adaptate străzilor prost pavate, se deplasau încet. Scumpirea tarifului la șase sols le-a fost fatală. În 1677 au dispărut.

A trecut un secol și jumătate pînă cînd un bătrîn colonel de-al lui Napoleon, Baudry, reia ideea, în orașul natal, Nantes. Gîndul lui a fost să nu folosească trăsură, ci diligențe, care puteau să transporte 15 persoane deodată. Le-a dat denumirea de omnibuze, de la expresia latină semnificînd „pentru toți”. La 20 ianuarie 1828, primele omnibuze au fost puse în circulație și la Paris. Se spune că succesul lor a fost asigurat rapid, de faptul că una dintre frumusețile vremii, ducesa de Berry, călătorea, incognito, cu una dintre ele...

Vizitiul anunța plecarea și prezența vehiculelor printr-un veritabil concert de trompete, pe care le acționa cu piciorul. El se oprea la cerere, pentru ca o „frumoasă călătoare” să urce, fapt ce a inspirat pe un scriitor al epocii, Ernest Fouinet să scrie: „Omnibuz francez, tu ești nu numai comod, tu ești și galant!” Iar un altul: „Ce minunată școală dramatică este omnibuzul! Acolo întîlnești o limbă simplă și naturală, peripeții neașteptate, conflicte neprevăzute, intrări și ieșiri din scenă...”

Scurt timp s-au creat companii numeroase. În 1853 a fost pus în circulație omnibuzul cu imperială „care se golea la primele picături de ploaie...” În 1859, prefectul Parisului a înființat Compania generală a omnibuzelor, cu o rețea de 25 de linii, fiecare desemnată de o literă a alfabetului. Compania dispunea de 506 omnibuze, care erau trase de 6700 de cai și transporta anual 66 de milioane de călători.

În 1866, cronicarul unui cotidian parizian deplîngea situația unor meseriași rămași fără clientelă datorită transportului cu vehicule publice și, mai ales, soarta pietonului, căruia îi place să hoinărească nepăsător la ce se întîmplă în jurul lui pe străzi: „Omnibuzul, util într-adevăr, a creat destule nemulțumiri: cizmarul plînge că se uzează mai puțini pantofi, că el (omnibuzul) a spulberat acea stare dulce de farniente, de visare, pe care noi parizienii, o numim flănerie...” Dar tot el vine cu o propunere, care a revoluționat strada: „pentru a te plimba liniștit, este nevoie să lărgim trotuarele, pentru a putea căsca liniștiți gura la galantare, fără să-ți fie teamă că vei fi improșcat cu noroi de aceste imense vehicule; trebuie să poți trece strada și bulevardul fără să-ți fie frică că vei fi zdrobit, trebuie pus punct vacarmului infernal care face imposibilă conversația cu pietonul întîlnit...”

MOZAIC



• Fotografia a fost luată pe cimpul de depozitare al unei mari întreprinderi elvețiene de „prelucrat” epavele de autoturisme, care „meltează” 70 000 de vehicule pe an, furnizind industriei 42 000 tone de fier.



N-am sa inteleg deloc de ce ū spune „proba de coasta” si nu „proba pe bolovani...”



• Un polițist restituie permisul de conducere unei conducătoare auto ceva mai avansată în vîrstă. Mai privește o dată fotografia și-i spune: „Adevărul, doamnă, este că dacă totuși, dv. sînteți aceasta din fotografie, nu mai puteți avea privilegiul de a conduce un autoturism”.

• Cînd primul metro a fost inaugurat la Londra, călătoria era însoțită de reguli foarte drastice: „Însoțitorii nu trebuie să permită nici unui călător să rămînă în picioare în timpul rîlării, ci să-l oblige să stea pe scaune sau pe dușumea. În caz de refuz, ei trebuie să-l dea pe recalitrant în mîinile poliției”. Aceasta pentru că sistemul de frinare era deosebit de „nervos”.

• Soția năvălește în salon, unde bărbatul privea la televizor și plîngînd că a zgîriat automobilul parcîndu-l în garaj, spune: „Încă o dată îmi dau seama de cît adevăr ai tu în toate. Nu te-am ascultat cînd îmi spuneai să fii atentă că ușa garajului este prea strîmtă...”

• Un băiețel, întorcîndu-se tîrziu de la școală, explică tatălui său:

— Cînd leșeam pe poarta școlii, doi domni mi-au cerut să iau loc într-un mic autoturism și să defilez cu ei pentru beneficiul ligii antialcoolice!

— Foarte bine, dar care a fost rolul tău?

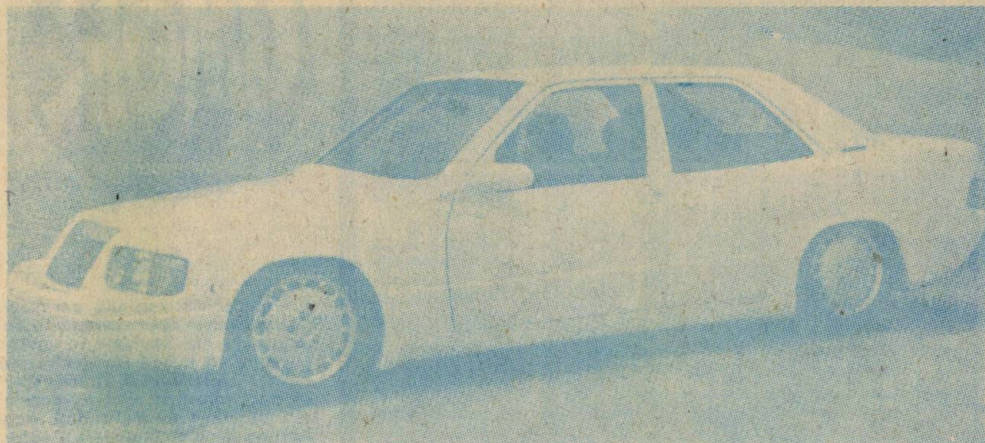
— Eu purtam o pancartă pe care scria: „Dacă mă aflu în acest loc, este pentru că tatăl meu bea!”

• Despre Juan Manuel Fangio se spune că este un mare gurmănd, dar, în același timp și un mîlțioș cu amfifroanele care îi cer părerea despre cele servite la masă. Odată, fiind invitat în Franța, la prietenii vechi, gazda îl întreabă insistînd:

— Dar despre acest păstrăv, ce gîndiți domnule Fangio?

— Doamnă, despre ce-o fi făcut în viața lui nu știu nimic. Dar gîndesc că sfîrșitul putea să-i fie mai bun!

BERLINĂ CU EFECT DE SOL



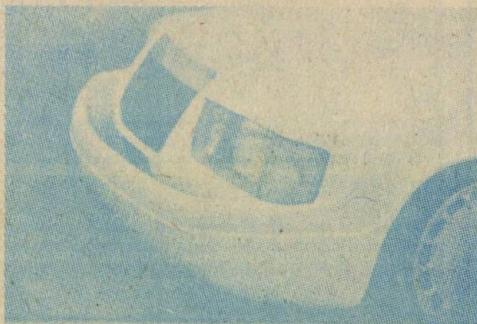
Mercedes-Benz 190 este o berlină de serie, care beneficiază de o formă aerodinamică în mod particular, fapt ce a stimulat pe mulți carosieri de excepție să o bricoleze, încercând și reușind coborîrea cifrei acestui coeficient.

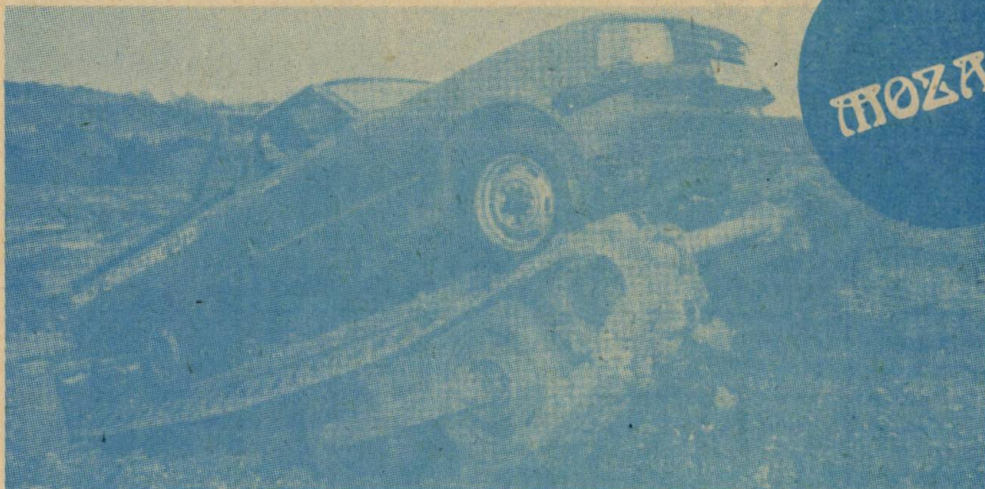
Iată-l, și pe faimosul carosier Luigi Colani interesat să realizeze un Mercedes, ale cărui eleganță și aerodinamicitate să fie extreme. De la desenul pe planșetă pînă la execuția finală a trecut doar... o lună. Elementele dinamice din poliester au fost fabricate manual de către unul dintre cei mai mari specialiști, care lucrează exclusiv pentru Colani de mai bine de cincisprezece ani.

Principala caracteristică a Mercedesului lui Colani o constituie parașocurile în formă de aripi crestate, care parcă vin să se unească din față în spate, completînd remarcabil forma autoturismului. Aceste aripi, ce formează o priză de aer în față și o gură de evacuare în spate, se întind pe toată lățimea mașinii, asigurînd o perfectă scurgere a aerului pe sub vehicul. Grație acestei concepții, Colani a creat prima berlină din lume cu efect de sol. Și aceasta într-o vreme cînd efectul de sol a fost exilat din sportul automobilistic.

Pentru a putea atinge efectul aspirației la spate, portbagajul a trebuit să fie modificat. De asemenea, garda la sol a fost coborîtă cu 3,5 cm. Grație unei înclinări foarte accentuate a grilei radiatorului, capota a devenit deosebit de aerodinamică, față de cea a modelului de serie.

Ameliorarea fluxului lateral de aer a dus la încăstrarea minereilor de portiere și la apariția unor retrovizoare exterioare, al căror desen le aseamănă unei pasări în zbor. Testate în suflerie, aceste retrovizoare de excepție vor orna în viitor toate modelele Colani. Ca grup propulsor, Colani propune motorul modelului 190E, un 2,3 litri, echipat, în Anglia, cu o supraalimentare turbo, antrenată de gazele de eșapament.





Dealurile noroioase, gropile pline cu apă, pantele ultraglisante nu mai prezintă nici o problemă pentru conducătorul auto din imagine, care a transformat, în câteva minute, un vehicul cu două roți motrice într-o mașină tot-teren dotată cu șenile.

Conceput de o firmă britanică, sistemul de conversiune „Track” se adaptează la toate genurile de vehicule. Este suficient ca furgoneta sau camionul să fie arătat de așa natură, încât roțile motrice să fie atașate arborelui motor al șenilelor. Stînd în habitacul propriului vehicul, conducătorul se servește de accelerație sau de ambreiaj în mod obișnuit. Pentru direcție, un sistem de comutare atașat la volan asigură frinarea uneia dintre șenile. Această instalație este singura modificare necesară pentru ca vehiculul să poată utiliza șenilele.

Șenilele, construite dintr-un material foarte ușor, sînt suportate de două grupuri de cîte patru roți, cu pneuri increvabile. Traversele principale se îmbină unele în altele pentru a ușura transportul.



La expoziția internațională de jucării de la Brighton (Marea Britanie) a fost expus la standul firmei MECCANO un automobil tip „Buggy” de 2,21 m lungime, asamblat din 12 300 elemente standardizate conținute în jocurile produse de firmă, înglobînd o manoperă de 100 ore de montaj. Compartimentul din spate conține un motor de tip Volkswagen redus la scară corespunzător, cu 4 cilindri și pornire cu starter de la bord. Automobilul-jucărie este echipat cu direcție, clacson, sistem de iluminare, frîne, ștergătoare de parbrîz și semnalizatoare de direcție, totul cîntărind 113 kg.

În mina prezentatoarei se prezintă o autobasculantă—jucărie.



Transfăgărășanul

Pînă în 1970 nu exista o cale de asfalt peste masa de piatră cu vîrfuri vesnic înornate ale Făgărașilor. Munții stăteau așa de cînd lumea, tăinuindu-și frumusețea pe poteci greu accesibile. Atunci însă, în acel an, s-a deschis pe ambele sale versante (cel transilvănean și cel muntean) un șantier a cărui operă finală avea să fie Transfăgărășanul — cel mai frumos tronson alpin al unui important drum european. Lungimea lui e relativ mică (95 km), dar o șosea lată de 8 m. la o altitudine unde împărătesc doar vulturii cu zborul lor maestuos a însemnat pentru constructori un veritabil tur de forță. Și e foarte bine ca azi, cînd rulăm comod admirînd peisaje de vis, să rememorăm și efortul cu care ne-a fost dăruit acest drum. De cîteva ori m-am nimerit acolo la vremea exploziilor, la vremea luptei cu muntele, căci luptă a fost, care a însemnat eroism, buldozere grele cătărate neverosimil pe pînteni stîncoși, oameni și utilaje într-o dificilă și teribilă înclăștare cu stîncă. Cifrele aceluia asalt vorbesc de la sine: pe o lungime de 95 kilometri au fost escavați 3,8 milioane mc din care 2 milioane mc de stîncă. Se adaugă acestui efort 290 000 de metri cubi de lucrări de tîmplărie, aproape 30 de poduri și viaducte totalizînd 6 km lungime, 830 de lucrări transversale, 80 km de parapete și un tunel de aproape un kilometru care stăpînește muntele la o altitudine de



2008 metri. Restul poate fi imaginat fără mare greutate.

Acest drum care îngăduie călătorului să admire comod din automobil frumuseți pe care altădată nu le putea cuprinde cu ochiul decît de pe poteci înguste, apare ca o veritabilă performanță tehnică. Rezultatul? Un traiect mai scurt între Transilvania și Muntenia, crearea și dezvoltarea unei zone turistice deosebit de atrăgătoare.

În culmea drumului sîntem cu 2008 metri mai aproape de soare. Spre nord, se zărește vîluritul Podiș al Transilvaniei. Spre sud șerpuirea șoselei coboară către lacul de acumulare al hidrocentralei de pe Argeș, spre străvechi căi voievodale încărcate de istorie și frumuseți la adăpostul staturii înalte a munților.

Am în mină cîteva fotografii făcute în 1972 și 1973. Compar locurile cu înfățișarea lor de azi. În minte mi se trezesc amintiri... O dimineață de toamnă pură și rece cum sînt în septembrie prin Făgăraș... Era în 1972. Am ieșit din patul de campanie, de sub pătura groasă și înțepătoare la sunetul de trompetă din zori. Muncitori și ostași geniști paraseau și ei baracile găzduite într-o poiană. Urcam spre creste într-un puternic autoturism de teren. De-a lungul traseelor dinamitate, oamenii lucrau ca niște veritabili cascadori ai munților. Ceea ce vedeam părea de necrezut. Un buldozerist împingea de pe un loc îngust, pe un pînten de munte bucăți de stîncă derocată în prăpastie. O manetă trasă cîteva secunde mai tîrziu, o manevră ratată doar cu 30—40 de centimetri și buldozerul cu om cu tot s-ar fi putut prăbuși în prăpastie. Mi-amîntesc cum priveam versantul abrupt al muntelui și nu înțelegeam cum s-au făcut primii pași, cum s-a deschis terasamentul pentru drum... Astăzi asfaltul se întinde neted urmărind o curbă de nivel pînă sus la... vulturi. Și șerpuiește în curbe elegante pe valea Bilei, un enorm uluc glaciari pe care geografii îl dau ca exemplu de vale tipică în formă de U prin care ghețarul și-a deplasat masa diamantină „rozînd” totul sub el. Secvențe multe de acum cincisprezece ani îmi persistă în memorie. Ordine scurte, precise. Explozii în lanț. Un tablou impresionant: părea că versantul muntelui e în erupție lansînd din loc în loc „obuze” de piatră. Ecoul repercutat de stînci se zbătea făcînd să vibreze împrejurimile. Apoi liniște și un nor de praf care se așeza încet. Cînd vîlul acestui colb dispărea complet, puteai vedea pe haosul rocilor dislocate oameni urcînd cu frînghii. Țin minte bine acea imagine căci așa-mi închipuiam atunci un monument închinat temerității constructorilor.

...Un drum e ca o carte, ca un film al locurilor pe care le traversează. Drumurile României povestesc călătorului istoria fiecărui ținut; lășîndu-l să admire peisajele, monumentele. Trecuri îndrăznețe străbat Carpații românești, drumuri generoase peste culmi, furîșîndu-se prin văi strîmte tăiate de riuri, sau prin pasuri alpine. Un singur munte rămăsese neînvîns — Făgărașul, cel pe care, privîndu-l marea din spre versantul nordic, geograful francez Emm. de Martonne l-a numit „Alpii Transilvaniei”. Căile de comunicație ocoleau impunătoarea masă de piatră ce pare de departe o uriașă spinare de dinosaur.

Rulez comod, pe un asfalt excelent. Panta e



destul de accentuată, dar zecile de curbe largi, elegante, o îndulcesc și ușurează sarcina motorului. Din loc în loc — în locurile amintirilor de acum cincisprezece ani — opresc și scot aparatul fotografic. Panoramele din fața obiectivului sînt precum cărțile poștale din Alpi.

Aerul e curat și pur. Îți îngăduie să vezi pînă departe, în cîmpie. Verdele intens al vegetației, lacrimile de rouă, bazaltul stîncii și apele cîntătoare îți oferă un album cu imagini superbe. Drumul este încîntător... Trece prin păduri cu izvoare și susur de torente, pe lîngă pajiști și poieni ideale pentru picnic și relaxare într-o natură suverană. Dar drumul de sus, pe stîncă golasă, este de-a dreptul uluitor. Șiruri

de mașini urcă și alte șiruri coboară. Sint români veniți special să vadă minunea de drum și de peisaj, dar și mulți, foarte mulți străini, care venind dinspre vest către litoralul Mării Negre, sau invers dinspre mare spre casă, aleg această cale de a cărei unicitate au auzit de la prieteni. Se opresc, admiră, își întind cîrțul pe crestele ce străjuiesc cercurile glaciare sau fișiile de zăpadă care persistă ici-colo chiar și în august. Le place cerul tonifiant, le plac piscurile, cutele ca de brocart ale stîncilor, panorama văilor plămuite de ghețari, cîntecul zecilor de cascade care se preling de pe culmi.

Am urcat dinspre Cîrțișoara, părăsind șoseaua Brașov—Sibiu. De aici, Făgărașii par a răsări direct din cîmpie — masivi, cu picioare prelungi, bogat împădurite, dominate de culmile pietroase. Adevărat „spațiu mioritic”, dintr-o mitologie atît de familiară ființei noastre. Fac drumul dinspre Transilvania, poate pe urmele lui Badea Cârțan și mă umplu de mîndria rotundului pămînt daco-roman. Descrierea e valabilă și invers pentru cei ce urcă dinspre Curtea de Argeș.

Versantul nordic e mai abrupt, muntele e „mai greu”. Se dezvăluie însă ca o carte de povești, pînă sus la Bilea Lac. Un hotel și cîteva cabane pe parcurs oferă popasuri, celor ce vor să vadă locurile mai temeinic.

Sus pe culme, un tunel străbate muntele și

dincolo de el pîntenii Făgărașului coboară blind pînă către spinările dealurilor care-i proptesc, integrîndu-se unduios în marea cîmpie. Locurile au un farmec nespus și te fac să înțelegi de ce dacii „se agățau cu ghearele de munții lor” cum scria un istoric antic. Se agățau de propriul lor spațiu de geneză. Drumul coboară ușor spre lacul de acumulare de la Vidraru, spre ținuturile subcarpatice, desfășurîndu-și panglica prin natură și istorie, deci prin suflet, pînă la înfățișarea de aici a locurilor. Și cine n-a fost pe Transfăgărășan, să-și propună s-o facă neapărat, pentru că acel drum și acel munte sînt un fragment de țară strălucitor ca o perla.

Natura aceasta sălbatică și superbă s-a obișnuit și ea cu drumul care o străbate. Cîte un urs coboară pînă în șosea lîngă mașinile staționate așteptînd cumințe să i se dea ceva de mîncare. După prima spaimă, cei refugiați în mașină, unde constată că sălbăticiunea n-are nici un gînd rău, îi oferă piine, cornuri sau alte alimente. Ursul ia și pleacă, iar cei din automobil răsufliă ușurați.

...Un drum e ca o carte, ca un film al locurilor pe care le traversează. Așa sînt toate drumurile. Transfăgărășanul e însă un adevărat poem, o operă a viitorului ctitorită în „Epoca Nicolae Ceaușescu”.

Text și foto: Dorin IANCU



moto
moto **MOTO**
moto **MOTO**
moto



MOTOCICLETA CA PASIUNE

Bucuria de a trăi întotdeauna gata să te arunci pe unda ademenitoare a șoselei care te cere cu o irezistibilă chemare. Să simți în jurul tău că totul îți aparține și tu aparții universului

care te înconjoară... „Monstrul” mecanic care înpăimintă înțelegerea comună, tu îl poți struni... Să asculți cîntecul tulburător al motorului, să vezi cum tremură retrovizoarele sub

formidabilele rafale de vînt, atunci cînd nimeni nu mai ştie unde se termină omul şi unde începe maşina... Să alergi cu dragoste şi pasiune într-un echilibru perfect şi să îţi spui de fiecare dată, înainte de a-ţi aşeza casca pe cap: ştiu că nu sînt invulnerabil...

În lumea motorizată, tot ceea ce mişcă astăzi pe două roţi capătă noi valenţe. Sîntem contemporani cu o „regindire” a acestui „autovehicul-pasiune” destinat în special celor ce visează la el, considerîndu-l fără nici o exagerare „un mod de viaţă”. Pe plan mondial, această dezvoltare explozivă a motocicletei la proporţiile unui adevărat fenomen. Zeci de fabricanţi, fac ca de pe benzile lor de montaj să se reverse un adevărat torent de frumuseţe şi inteligenţă tehnică. Oare cîţi dintre noi nu am avut ocazia să le privim extaziaţi în trecerea lor fulguranţă, sau să întirziem în parcaje, lîngă aceste „bijuterii mecanice” care se odihnesc cuminiţi, după drumuri lungi, de mii de kilometri... Ne atrag cu aerul lor inefabil, ne încintă privirea cu liniile lor fine, de aripi pentru zbor terestru, ce exprimă deopotrivă graţie şi robusteţe, bănuind împletită cu această supleţe puterea zecilor de cai.

Cel mai bine reprezentaţi în domeniu, sînt, se ştie, constructorii niponi. Cel patru „mari”, HONDA, YAMAHA, SUZUKI, KAWASAKI, sînt cunoscuţi oriunde în lume, modelele lor performante şi competitive bucurîndu-se de o deosebită priză la public. În Statele Unite, motocicletă reprezentativă este, bineînţeles, HARLEY-DAVIDSON, un mare clasic în viaţă. În Europa, conservatorismul englezilor este depăşit rareori de modelele care „les din rînd” aşa cum se întîmplă în prezent cu „Commander” produs de firma NORTON, de fapt, o încercare de „relansare” a motorului Wankel. Italienii ţin pasul cu actualitatea, perfecţionînd mereu producţia, firme ca APRILIA, BENELLI, BIMOTA, DUCATI, GILERA, GUZZI, LAVERDA, MORINI, avînd întotdeauna cite „ceva” de spus. Toluşi, între toţi producătorii mondiali de motociclete, BAYERISCHE MOTOREN WERKE continuă să albe o rezonanţă aparte, mai ales după imensul succes de care se bucură modelele de excepţie din seria „K”. De remarcat anul acesta modelul „pur-singe” supersport K1, necarenatele K 75 şi K 100, revenirea „în forţă” a „boxerului” R 100 RS reactualizat, sistemul PARALEVER al noilor modele GS de 800 şi 1000 cmc (cel mai mare enduro) şi primul sistem de frînare ABS montat în serie pe modelul ultraelegant K 100 LT. Din 1923 BMW, celebra firmă cu sigla alb-albastră, demonstrează continuu că produce creaţii de referinţă în lumea motociclistă.

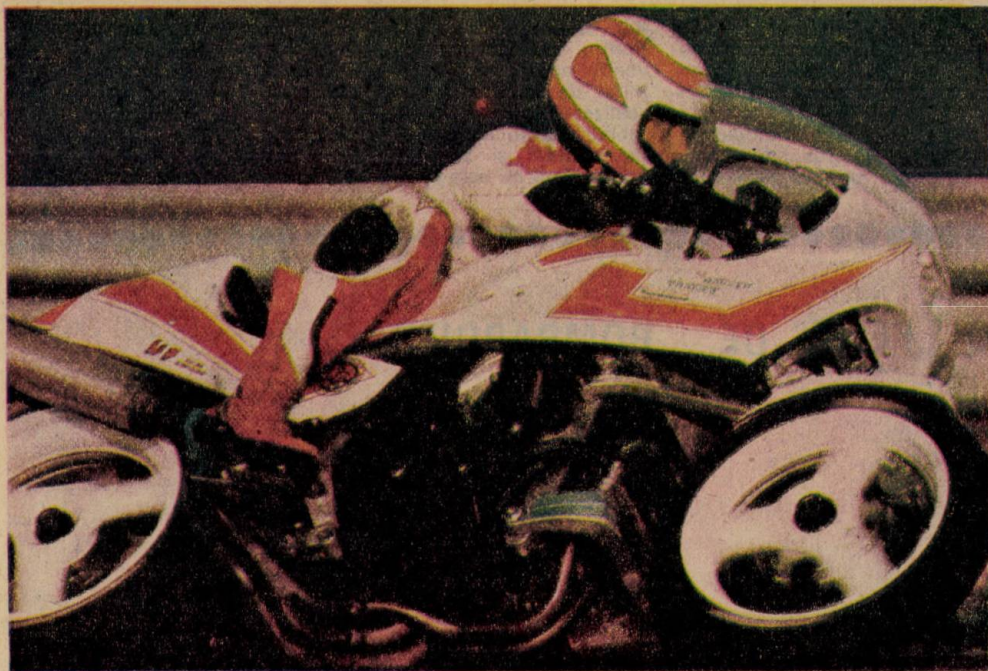
Ţările socialiste sînt reprezentate de binecunoscutele firme din U.R.S.S. cu Dnepr, Ural, IJ, Minsk, Woshod, R.P. CHINEZĂ cu Xingtu, Chang-Jiang, Donghai şi Yantgtze, R.D.G. cu motocicletele de succes MZ ETZ 150 şi MZ ETZ 250 şi bineînţeles, R.S. CECOSLOVACA cu CZ-urile sport şi noua JAWA 350 TS.

Anul 1989, va scrie fără îndoială încă o pagină romanţată în cartea de aur a actualei ere tehnologice, cu pasiunea nestăvilită pentru motociclete, aceşti „armăsari năzdrăvani” cu stea în frunte, ce vor atrage întotdeauna nu numai simple priviri, ci şi dorinţa nestăvilită de a aduce zarea mai aproape...

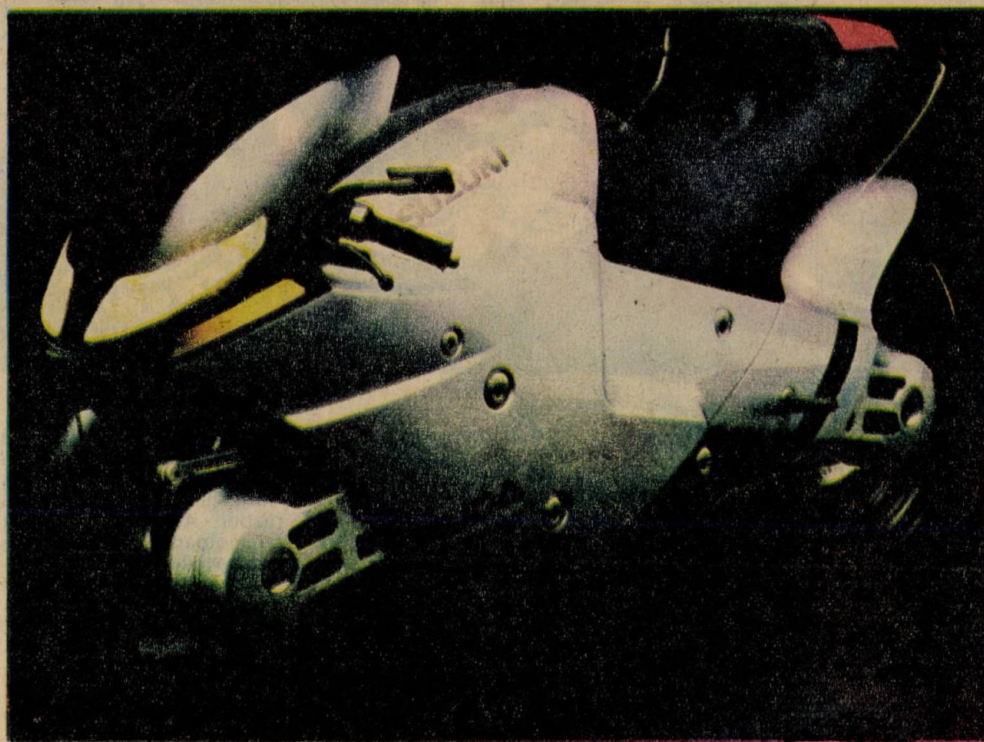


TEHNICA ÎN AVANGARDĂ

Olandezul Nico Bakker, specialist în şasiuri de motociclete de curse şi sport a avut nevoie de 7 luni pentru a concepe şi scoate în producţie de serie această motocicletă. Punctul forte al acestei creaţii este sistemul de prindere a roţii din faţă doar pe o singură parte, renunţîndu-se la clasică formulă a furcii telescopice. Un singur amortizor plasat aproape orizontal, un sistem de braţe oscilante şi un pivot asigură funcţionalitatea întregului ansamblu denumit de constructor Q C S (Quick Change Sistem) pentru posibilitatea de a schimba roata în timp record. Dar nu acesta a fost motivul principal al opţiunii pentru insołita soluţie tehnică. Din cauza enormei capacităţi de frînare şi negocierii virajelor cu viteze extrem de ridicate, motocicletele moderne supun trenul anterior la forţe foarte mari. Se recurge la sisteme antiplonjare şi la braţe de furcă din ce în ce mai groase şi mai grele pentru ca roata din faţă să îşi păstreze precizia pe traiectorie. Sistemul Q C S rezolvă într-o manieră personală această problemă, oferind pentru viitor chiar posibilitatea tracţiunii integrale la motociclete. Nu este nici o exagerare. SUZUKI a şi „scos” deja un prototip denumit NUDA cu transmisie cardanică şi pe roata din faţă! Pînă ne vom obişnui cu ideea că motocicletele de astăzi devin din zi în zi creaţii tehnice de excepţie, prezentăm fişa tehnică a acestui BAKKER — HONDA QCS: 4 cilindri în V răciţi cu lichid şi radiator de ulei. Alezaj x cursă 70 x 48,6 mm, cilindrul 748 cmc. Raportul de compresie 10,5, putere 74 kW (100 CP) la 10 000 rot/min. Cadru din aluminiu cu secţiune pătrată. Distanţa dintre roţi 1450 mm. Frîne disc Ø 325 mm cu 6 pistonase sistem Nico Bakker la roata din faţă şi Ø 220 mm spate. Un singur braţ monoamortizor faţă, un singur braţ monoamortizor spate, folosind motorul ca element de susţinere. Roţi turnate din aliaje uşoare, 17 Ńoli faţă, 18 Ńoli spate, dotate cu cauciucuri Michelin de înaltă performanţă. Înălţimea seii 780 mm. Greutatea la gol 180 kg. Rezervorul de 22 litri din care 4,2 rezervă.



MOTOCICLETĂ PENTRU ANUL 2000

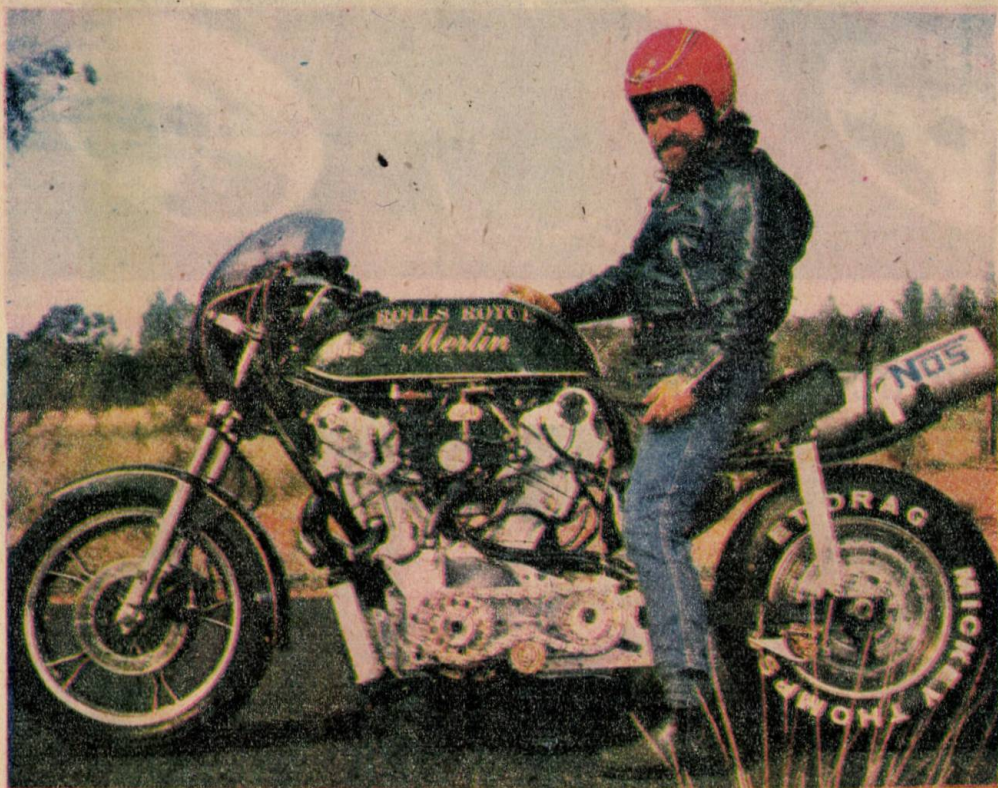


Campionatul mondial de motociclism nu este numai o luptă a celor mai buni piloți ci și o întrecere a ideilor constructorilor. Indiferent dacă este vorba de o motocicletă de șosea, de cros, sau pentru maratonul ucigaș Paris-Da-

kar, ea trebuie să dea totul. Pentru aceasta, creatori inventivi au un joc practic nelimitat de finanțe cu care să realizeze orice nouă soluție tehnică. Motocicleta cu direcție asistată și tracțiune pe ambele roți nu este un vis. Ea

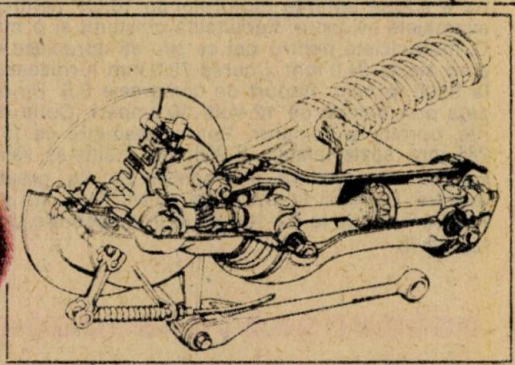
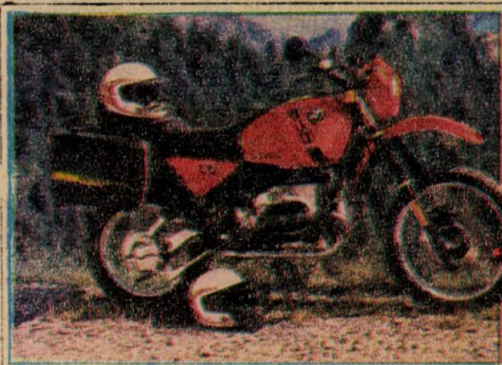
există deja. Inventatorul lui SUZUKI NUDA, Etsuo Yokouchi așteaptă ca în cel mult 5 ani experimentele care se fac cu acest prototip să ducă la producția de serie a unei motociclete cu adevărat „revoluționare”.

O „FELIE” DE... BOMBARDIER



Mecanicul australian Lucki Kreizer a avut ambiția să construiască cea mai mare motocicletă cu 2 cilindri în V din lume. El a tăiat pur și simplu o „felie” dintr-un motor Rolls Royce Merlin cu 12 cilindri în V ce echipase un bombardier Mosquito, găsit la fiare vechi aproape intact, în ciuda anilor care trecuseră peste el. Chiar din clipa demontării primului șurub s-a dovedit calitatea materialului. Oțelul perfect, nu mărturisea vîrsta acestui „veteran de război”. Atunci și-a explicat Lucki de ce bătrînii piloți se mai entuziasmează și astăzi de aceste motoare. Pus serios pe treabă, a avut nevoie de 300 de ore de muncă numai pentru adaptarea și echilibrarea vilbrochenului. Concepția de bază a rămas: o axă cu came și patru supape pe fiecare cilindru. A trebuit să „potrivească” pompa de apă și de ulei cît și aprinderea de la un Suzuki GS 1100 G, iar startorul, pentru că nici o ființă omenească nu putea roti la pedală pentru pornire acest colos de 5000 (cinci mii!) cmc, l-a preluat direct de la un avion DC 3. Multe și pasionante au fost și alte probleme tehnice de rezolvat, dar, la prima încercare, în ciuda faptului că pinionul de treapta I din cutia de viteze a fost literalmente „bărbierit” de „pedeapsa” celor 200 CP dezvoltăți de cei doi enormi cilindri, la 4000 rot/min dragsterul din imagine alerga vitejește, bubuind asurzitor, cu peste 300 km/h.

PARALEVER — O NOUĂ SOLUȚIE TEHNICĂ



Așa se numește soluția tehnică la care au recurs constructorii de la BMW pentru noile modele GS de 800 și 1000 cmc. Ea constă în fapt dintr-un amortizor „Monolever” prins lateral-dreapta spate cu capătul superior la cadru, iar cu cel inferior pe carterul grupului conic, care nu mai este fixat rigid de tunelul carda-

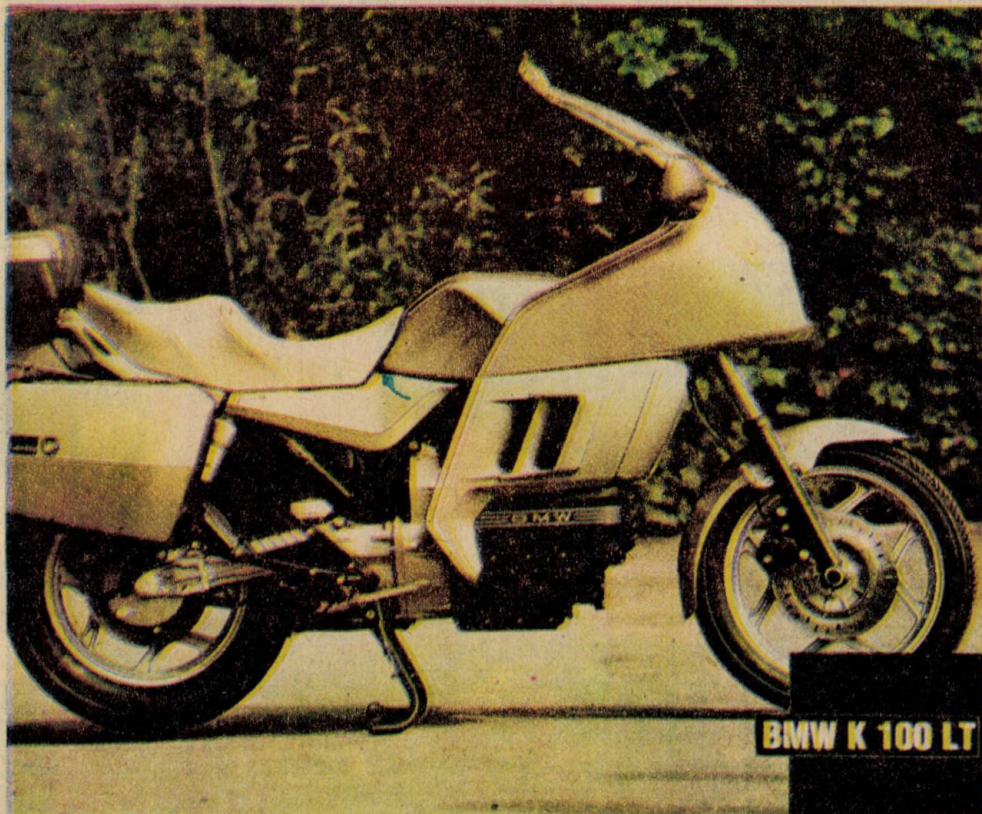
nului ci poate oscila liber printr-o cruce cardanică. Se elimină astfel reacțiile nedorite ale cardanului și se îmbunătățește enorm ținuta de drum în teren accidentat. Dotată cu PARALEVER, roata din spate rămâne permanent în contact cu solul, indiferent de neregularitățile traseului.

UN CLASIC... MODERN



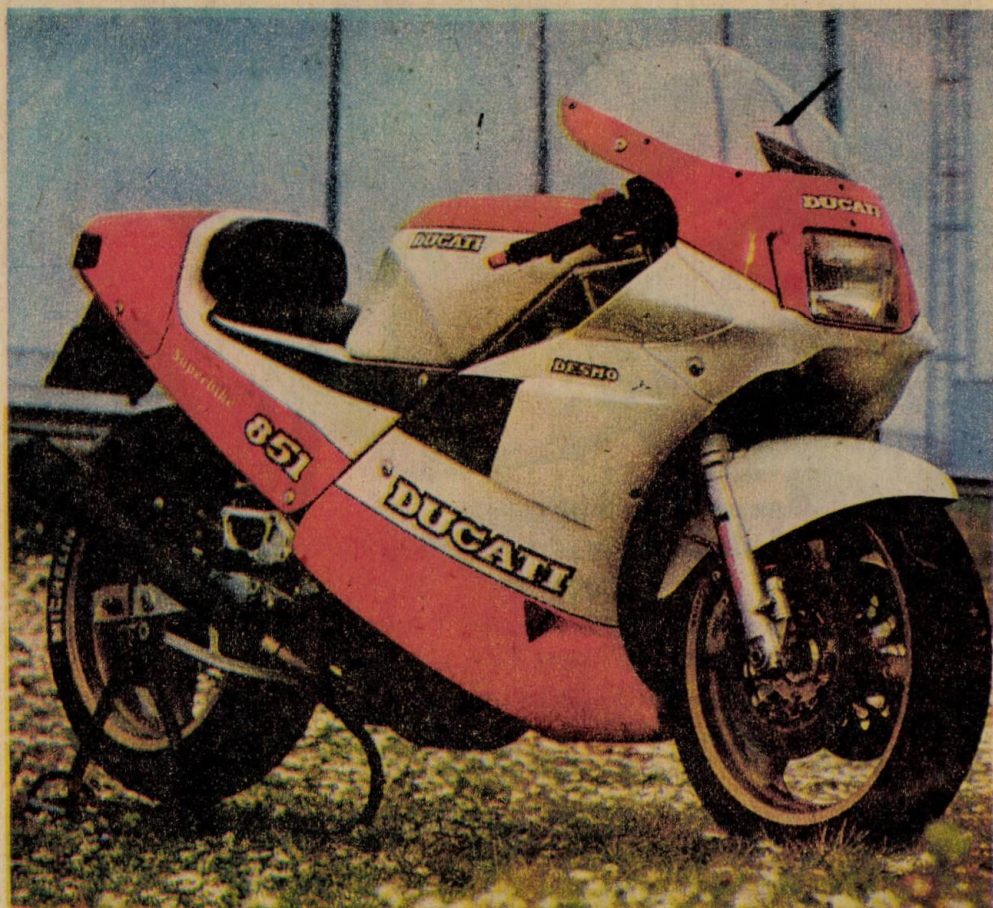
BMW R 100 RS înregistrează un „comeback” puternic. Reactualizat atât ca design, cât și funcțional, vine să bucure partizanii clasicului „2 cilindri boxer”. Față de modelul inițial, constructorul a scăzut puterea motorului cu 10 CP pentru a avea un cuplu maxim la doar 3500 rot/min cu avantajele evidente: fiabilitatea crescută și o mare elasticitate practic în toate treptele de viteză. O motocicletă pentru cei ce știu să aprecieze cu maturitate un BMW adevărat. Motorul de 980 cmc alezaj 94,0 mm x cursă 70,6 mm furnizează 60 CP la 6500 rot/min cu un cuplu de 7,4 kgfm la 3500 rot/min. Raport de compresie 8,5. Două carburatoare Bing Ø 32. Aprinderea tranzistorizată prin baterie de 12 volți 30 amperi. Cutie de viteze cu 5 rapoarte, transmisie prin ax cardanic, pornire la demaror. Roți cu diametre de 18 țoli, turnate din aliaj ușor. Două frâne disc față Ø 285 mm, spate tambur Ø 200 mm. Înălțimea șei 810 mm. Greutate proprie, cu plinurile făcute 229 kg, greutate maximă utilă admisă 211 kg, greutate totală 440 kg. Rezervor de 22 litri din care 2 rezervă. Consum la viteză de 90 km/h 4,3 litri și la viteză de 120 km/h 6,1 litri, benzină normală. Accelerează de la 0—100 km/h în 5 secunde, parcurgând 1000 m în 26,0 secunde. Viteza maximă 186 km/h.

UN BMW ULTRAELEGANT



— Un touring de excepție din seria K. Dotat cu sistem electronic de frinare antiblocaj-ABS, cu instalație radio și antenă, avertizor optic și acustic la schimbarea de direcție, amortizor spate Boge-Nivomat, ghidon larg, coburi și top-case de capacitate mare, perfect etanșe, șa de un confort deosebit. Vopseaua specială „Bahamas-bronz metalic” vine să dea o notă aparte întregului ansamblu ce se prezintă

într-o eleganță desăvârșită. Motor cu 4 cilindri în linie răcit cu lichid, 987 cmc, 90 CP la 8000 rot/min. Greutatea motocicletei complet echipată 272 kg. Accelerează de la 0—100 km/h în 4,4 secunde. Elasticitatea motorului în ultima treaptă a cutiei de viteze: 60—120 km/h în 7,9 sec. Consum mediu 6,2 l/100 km. Viteza maximă 200 km/h.



Ducati 851 este varianta „cea de toate zilele” a Grand-Prix-ului campionului de viteză Marco Luchinelli. Creatorul ei, designerul șef al firmei Ducati, Massimo Bordini, a vrut să realizeze „o fantastică motocicletă de stradă”, deocamdată produsă numai în 500 de exemplare. Fișă tehnică: Puterea 121 CP la 10.000 rot/min. Cuplul maxim 10,3 kgfm la 7500 rot/min.

Motor cu 2 cilindri în V la 90° funcționând în 4 timpi răcit cu lichid. 4 supape pe cilindru, distribuție desmodromică. Alezaj x cursă 92 x 64 mm cu o cilindree de 851 cmc. Raport volumetric 11,2. Injecție de benzină Weber-Marelli, asistată de calculator. Cutie de viteze cu 6 rapoarte, transmisie prin lanț. Pornire la demaror. Furcă față Marzocchi cu Anti-Dive, furcă

spate din aluminiu, amortizor cu gaz. Roți din aliaj de magneziu cu diametre de 17 țoli. Cauciucuri Michelin-Radial-Slicks. Frine hidraulice, față dublu disc Ø 280, spate simplu disc Ø 260 mm. Greutatea 183 kg cu 20 litri benzină în rezervor din care 5 l rezervă. Viteza maximă 245 km/h.

O MIJLOCIE... „MARE”: HONDA CBR 600 F

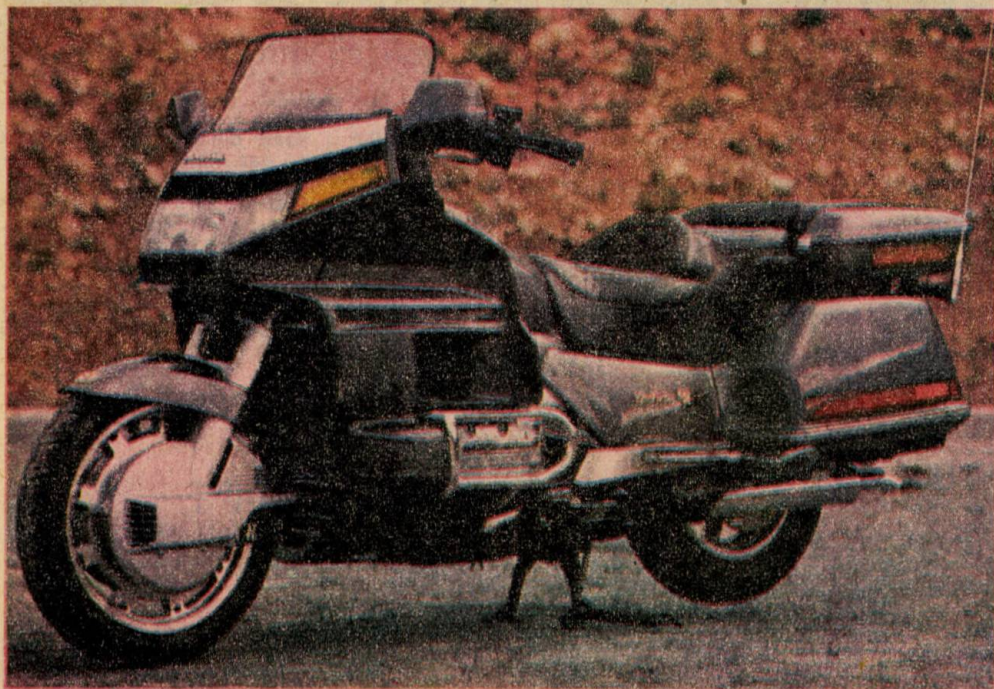
Una dintre cele mai reușite motociclete din clasa sa, cu o evidentă notă de „super-sport”. Motor cu 4 cilindri în linie, alezaj 63 mm x cursă 48 mm cu o cilindree de 598 cmc. Raport de compresie 11. Două axe cu came în cap, răcire cu lichid. Dezvoltă 85 CP la 11000 rot/min cu un cuplu maxim de 6,1 kgfm la 9500 rot/min. 4 carburatoare Keihin Ø 32. Aprindere tranzistorizată. Pornire la demaror. Cutie de viteze cu 6 rapoarte. Transmisie prin lanț. Roți pe 17. Înălțimea șei 785 mm. Greutatea cu plinurile făcute 201 kg. Rezervor de carburant cu o capacitate de 16,5 litri din care 3 rezervă. Consum 6 l/100 km. Accelerează de la 0—100 km/h în 4,4 sec. Viteza maximă 222 km/h.



Honda CBR 600 F



SUPERLATIV À LA HONDA



Honda GL 1500/6 Gold Wing, un supertourer prin excelență, își pulverizează fără nici o îndoială toți posibii concurenți. Nu numai prin dotări și ultra-luxul pentru care ar învia o sincer orice Rolls Royce, dar mai ales prin extraordinarul grup propulsor de 1520 cmc cu 6 cilindri boxer, gândit special pentru a acoperi cu dezinvoltura distanțe oricât de lungi. Motorul acestui adevărat „transatlantic pe două roți” poate „lucra” fără nici un protest aproape la turația de ralanti chiar și în ultima treaptă a cutiei de viteze! Alezaj 71 mm x cursă 64 mm. Raport volumetric 9,8. Dezvoltă 100 CP la 5200 rot/min, cu un formidabil cuplu maxim de 15,3 kgfm la 4000 rot/min. Alimentarea prin 2 carburatoare ϕ 33, aprinderea

tranzistorizată. Alternatorul cu o putere de 550 Wați, bateria 12 V/20 Amperi. Roți din aliaj de aluminiu, 18 țoli față, 16 spate, cu cauciucuri Continental K 177. Greutatea cu plinurile făcute 387 kg, putând încărcă 187 kg. Rezervorul de 23 litri din care 3,8 rezervă. Elasticitatea motorului în ultima treaptă a cutiei de viteze: 60—140 km/h în 14,5 sec. Accelează de la 0—100 km/h în 4,9 sec, de la 0—160 km/h în 15,5 sec, sprintează 400 m cu start de pe loc în 13,4 sec, iar 1000 m în 26,3 sec. Consum minim 6 litri/100 km, maxim 10 litri/100 km. Cutia de viteze cu 5 trepte și transmisia prin ax cardanic, „imping” acest colos de peste o jumătate de tonă cu o viteză maximă de 190 km/h.

CAMPIONUL



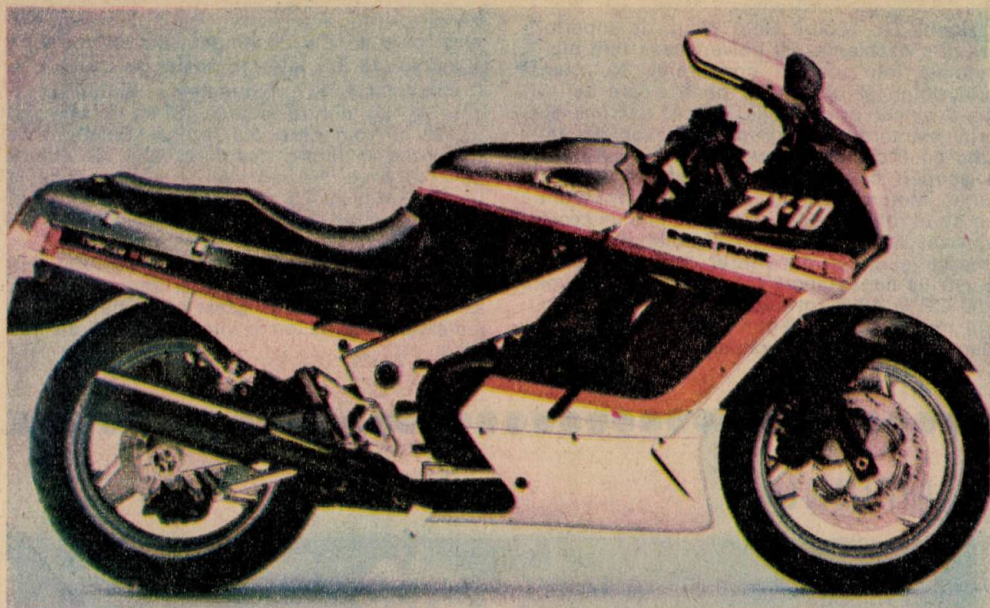
Fabrica din Zschopau R.D.G. este de foarte mult timp renumită pentru produsele sale. MZ GT 500 este un enduro de uzină, afirmat în

probele „de foc” ale concursurilor internaționale de „six-days” unde s-a clasat mereu pe locuri fruntașe. Motor cu un cilindru răcit cu aer

funcționând în doi timpi. Alezaj x cursă 70 mm x 81,5 mm și o cilindree totală de 365,2 cmc. Putere maximă 36 CP la 7500 rot/min.

SAMURAIUL (KAWASAKI ZX 10)

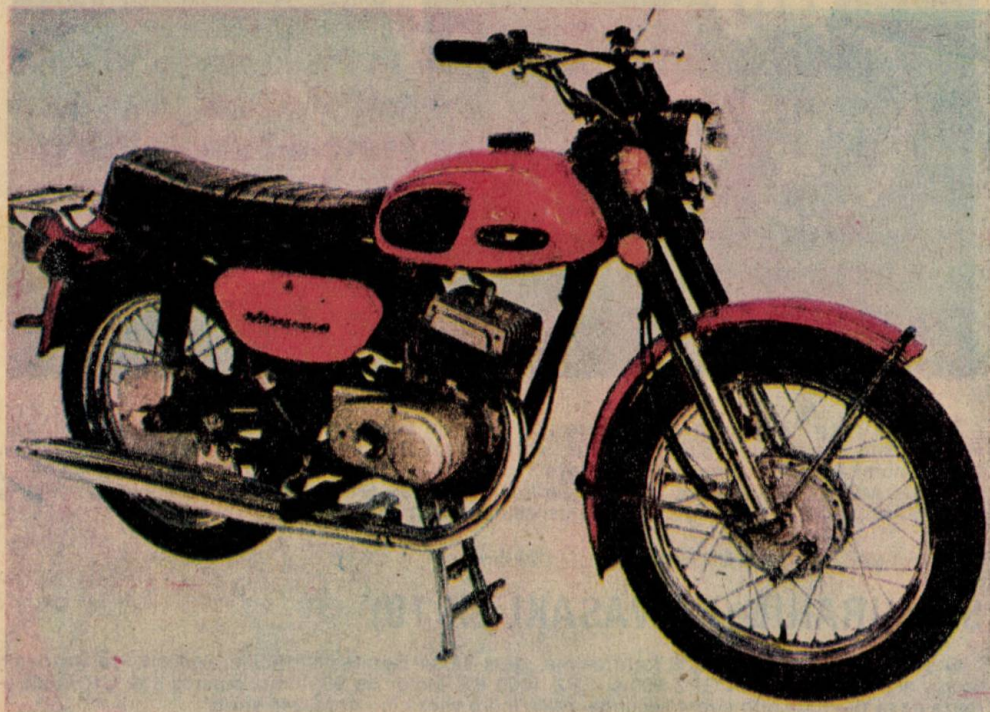
O siluetă rasată, degajând o forță calmă, gata să se manifeste oricând exploziv, ca un demn urmaș al nobililor familii GPZ 900 și GPZ 1000 RX. Motor de 990 cmc, puterea 130 CP. Accelează de la 0—100 km/h sub 4 secunde, realizând o viteză în jur de 240 km/h.



SPRINȚARA

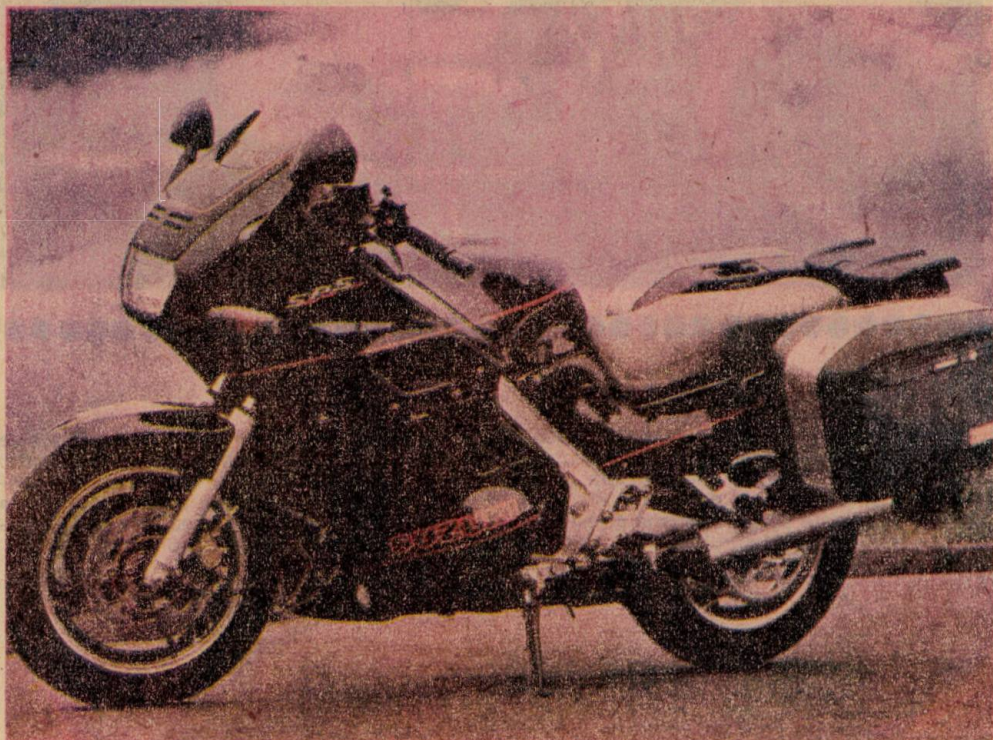
Foarte manevrabilă, ușor de întreținut fabricată în mai multe variante, motocicletă Minsk este unul din motoarele cele mai cumpărate

din U.R.S.S. Tipul 3,115 Sport pe care îl prezentăm dezvoltă 12 CP la 125 cmc.



INTER-CITY

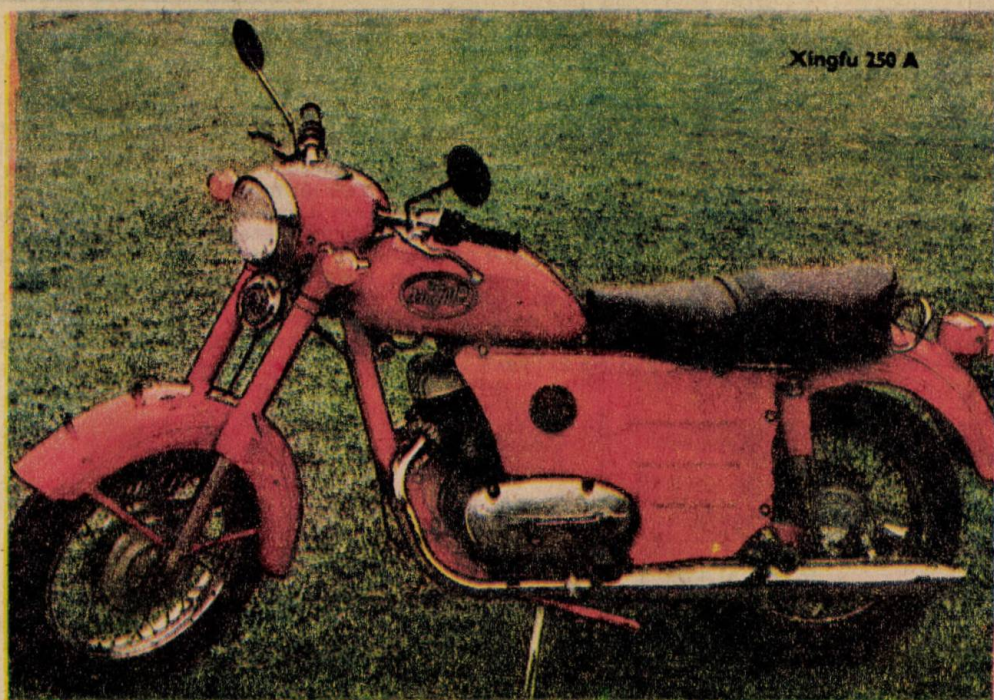
Motocicleta de turism cu reale valențe sportive, executată cu o înaltă tehnologie. Un „gadget” al modelului. Reglajul în înălțime al parbrizului carenei se face automat folosind un servomotor electric SPS (Suzuki Power Sistem). Date tehnice: Motor cu patru cilindri în linie răcit cu aer și radiator de ulei. 4 supape pe cilindru, două axe cu came în chiulasă. Alezaj x cursă 78 x 59 mm. Cilindree 1127 cmc. Raport volumetric 10,0. La turația de 8000 rot/min motorul furnizează 100 CP cu un cuplu de 9,8 kgfm la 6500 rot/min. Alimentarea prin 4 carburatoare Mikuni GST 34. Aprindere tranzistorizată. Cutie de viteze cu 5 trepte, electrostarter, transmisia finală prin lanț cu role și O-ringuri. Cadru din aluminiu cu secțiune pătrată. Furcă față telescopică, spate cu două brațe cu secțiune pătrată și amortizoare Full Floater-Sistem. Frîne: Dublu disc pe față, ϕ 275 mm, spate simplu disc ϕ 275 mm. Roți turnate cu diametrul de 16 țoli la ambele roți, folosind cauciucuri Metzeler. Înălțimea seii 795 mm. Greutatea cu plinurile făcute 266 kg, greutate totală admisă 476 kg. Rezervor de 21 litri din care 7 litri rezervă. Consum 8,2 litri/100 km. Accelerează de la 0—100 km/h în 4,1 sec. Viteza maximă 211 km/h.



FIDELA CHINEZOAICĂ

Xingfu 250 A este propulsată de un motor monocilindru funcționând în doi timpi, cu o cilindree de 248,5 cmc. Dezvoltă 12 CP la 4600 rot/min

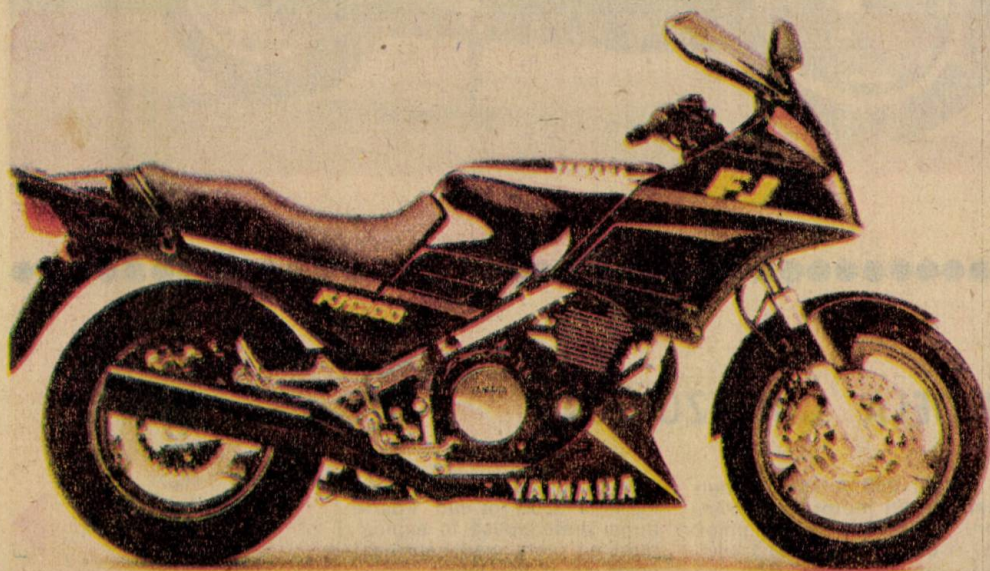
cu un cuplu maxim de 2 kgfm la 3300 rot/min. Foarte puțin pretențioasă în exploatare, ea oferă mari satisfacții celor ce o îndrăgesc.



VIESPEA ȘOSELELOR

Provenind din FJ 1100, Yamaha FJ 1200 a trecut prin mai multe etape de perfecționare. Astăzi această „big-bike” se prezintă cu un nou carenaj, cu sistemul de frinare îmbunătățit și cu o culoare ce o aseamănă și mai mult cu o uriașă viespe. Motorul de 1188 cmc este

un adevărat „pachet de nervi”, cu o calitate de sprinter care îți taie răsufllarea. Cei 4 cilindri cu cîte 4 supape dezvoltă 130 CP, putere suficientă pentru a catapulta motocicleta de la 0—100 km/h în numai 3,5 secunde și de a obține o viteză de vîrf de 240 km/h.



CU „FRUNTEA SUS”

La categoria sa de cilindree, noua JAWA 350 TS ține la propriu fruntea sus. În mîna unui „călăreț iscusit”, această „nărăvașă” poate cabra cu foarte mare ușurință, demonstrînd cu dezinvoltură „mersul pe o roată”. Păstrîndu-și calitățile de vază, economică, fiabilă, ușor de întreținut, ea a fost înzestrată cu noi valențe: design modern, o nouă arhitectură a motorului, un nou carburator, o furcă față mai robustă, instalația electrică pe 12 V cu alternator. Cei doi cilindri funcționînd în doi timpi și răciți cu aer, cu o capacitate de 343 cmc furnizează 27 CP la 5500 rot/min. ce pot „împrîmă” motocicletei 133 km/h, realizînd o accelerație de la 0—100 km/h în 10,5 secunde.



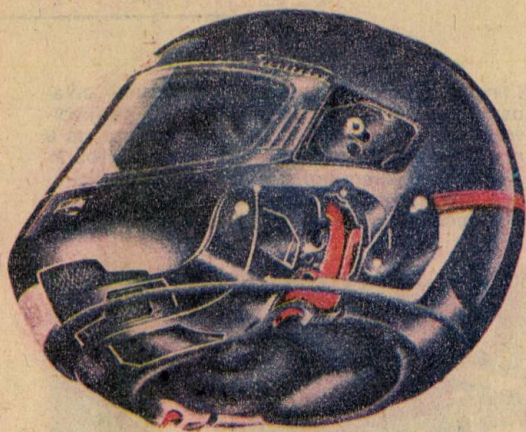
Jawa 350 TS

„NU NUMAI TĂTICU”...

În încheiere, după atîtea motociclete „mari” să ne oferim un moment de „respiro” alături de acest „pilot” în devenire. Jucăria lui are numai o jumătate de metru înălțime, doar 14 kilograme și este propulsată de 2 electromotoare de 6 Volți, plasate direct pe roata din spate. Copia „fidelă” a BMW-ului Paris-Dakar este destinată „jocului de copii” care „își fac mîna” luptîndu-se cu „dunele” de nisip din parcul din spatele blocului. „Nu numai tăticu”, nu-i așa?!



Rubrică realizată de Dan NASTASE



CASCĂ INTEGRALĂ

Singura veritabilă protecție eficientă a motociclistului — cască integrală — inventată de firma Bell, a evoluat considerabil în ultimii ani. S-a trecut, cu timpul, de la sistemul de prindere cu ajutorul unei benzi jugulare, la al unor semicochilii care se articulează în jurul gâtului.

După ani de studii și experimentări, firma

respectivă a conceput o cască integrată — Global C2 G20, la fabricarea căreia se utilizează soluții tehnice și materiale dintre cele mai performante. Coca — element esențial al căștii — a fost realizată prin injectarea de rășini compozite termoplastice, un nou material pus la punct de General Electric, rezistent la agenți externi cum ar fi razele ultraviolete și poluanții atmosferici. Foarte ușor, materialul a permis limitarea greutății totale a căștii la 1300 grame, cu tot numărul important de componente. Greutatea se repartizează de așa natură, încât centrul de greutate coborât ameliorează stabilitatea capului, în special la viteze ridicate.

Alături de greutatea redusă, un element de confort este forma. Ca și în alte domenii, aerodinamica a jucat un rol esențial. Cască, studiată în tunelul aerodinamic, are o formă ovoidă, oferind o mai bună „spintecare” a aerului, deci o presiune frontală mai puțin importantă și o reducere a zgomotelor aerodinamice.

O grijă deosebită a fost acordată eficacității ecranului, care este încadrat total, realizat din policarbonat injectat. Ventilația se efectuează printr-o priză reglabilă.

Prinderea pe cap se face cu ajutorul a două siguranțe cu deschidere rapidă, reglabile după necesitate.

PASTILE moto



- Bolțul de piston și rulmentul mic de la Mobra merg și la Holnar.

- Lanțul de tracțiune de la moto CZ Sport se poate folosi, fără nici o dificultate, și la moto Jawa, Mobra, Holnar, și MZ.

- Dinamul CZ Sport se poate adapta cu mici modificări la moto MZ, Simson și I.J. cu releul lor.

- Pistonul cota zero de la moto I.J. Jupiter 4 se poate folosi pentru cota unu la I.J. Jupiter 3 fiind mai mare cu trei zecimi.

- Platinele de la autoturismul Moskvici (ciocănelele) se pot adapta la I.J. Jupiter.

- Platinele Skoda se pot folosi la C.Z. și Jawa.

- Platinele de la autoturismul Trabant se pot folosi la toate tipurile de motociclete M.Z.

- Lanțurile de distribuție Skoda se pot folosi la motocicletele I.J. Jupiter cu mici modificări.

- Ambrelajul complet de la CZ 250 Sport se poate folosi la CZ 250 și 350 model vechi.

- Când condensatorul de la motocicletă se defectează, puteți folosi orice condensator auto.

- Suspensiile de față la motocicletă Jawa 125 se pot recondiționa prin înlocuirea șimeringurilor originale cu unele de CZ Sport și a bușelor de bronz care se pot confecționa la strung, deoarece nu se găsesc în comerț.

Garniturile de chiulasă se fac din clincherit de 0,5 mm, iar cea de la bloc din carton, dintr-o copertă de dosar.



• Dacă la motoreta Mobra se ivesc neplăceri în reglarea vitezelor, se va proceda astfel: lângă șurubul de ambreiaj se găsesc alte două șuruburi: primul de jos reglează viteza de la mare la mic, iar cel de sus, de la mic la mare. Celelalte două șuruburi reglează cama de la schimbătorul de viteze.

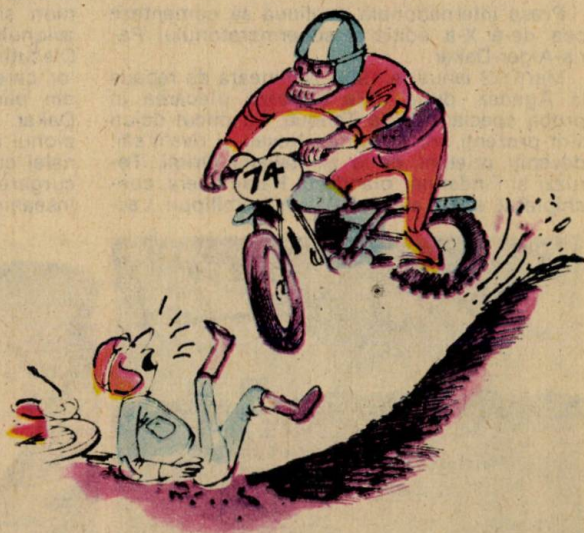
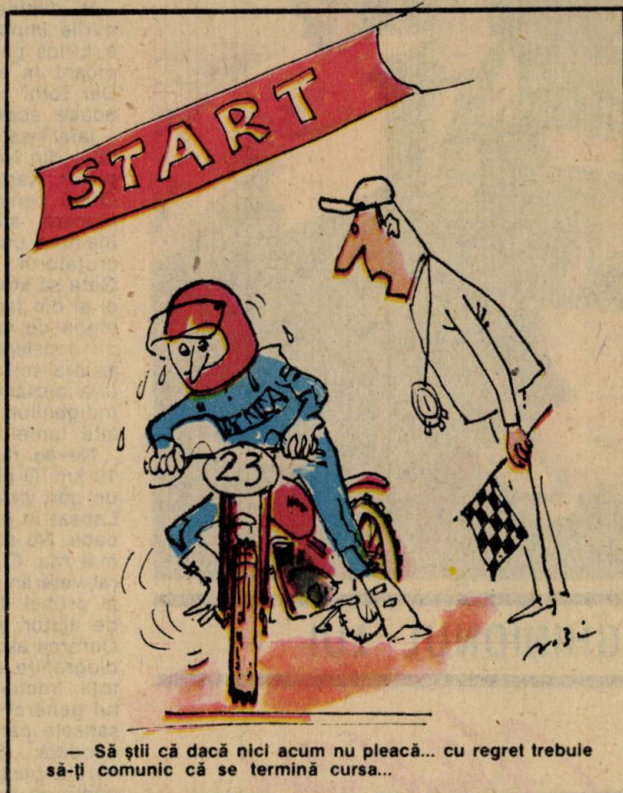
• Cotele de reparație a cilindrului Jawa 175 sînt: cota zero = 58,00; cota unu = 58,25; cota doi = 58,50; cota trei = 58,75 și cota patru = 59 mm. Tot pentru Jawa 175, în caz extrem, se poate monta și un magnetou tip „Mobra”, dar numai la un atelier de specialitate, deoarece comportă multe modificări, însă prevenim pe cei interesați că în acest caz luminile vor fi mai slabe. Ideal este să se monteze un dinam de IJ Jupiter 2 sau 3.

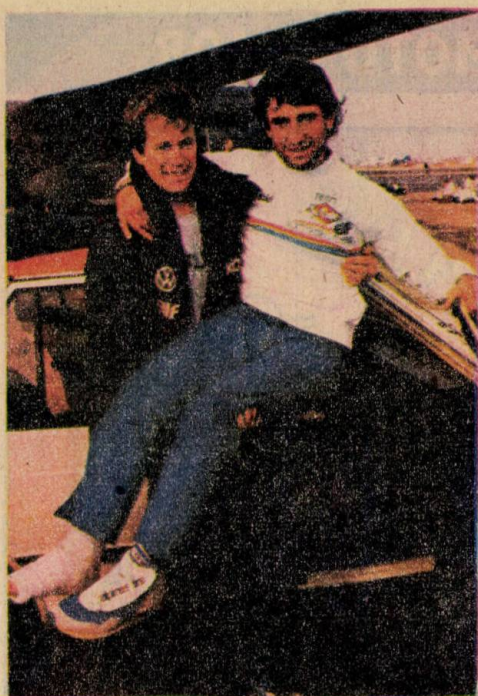
• La CZ Sport cotele de reparație a cilindrului sînt: cota zero = 58,00; cota unu = 58,25; cota doi = 58,50; cota trei = 58,75; și cota patru = 59 mm. Se poate folosi și cilindrul de la Jawa cu unele modificări.

• Dacă la o motocicletă IJ Jupiter 4K nu funcționează corect unul din cilindri, se va acorda toată atenția alimentării egale cu carburant (atenție la împărțitorul combustibilului dintre carburator și flanșa de primire). Mai pot fi de vină bobina de inducție sau condensatorul. Atenție la simelele de palier care s-ar putea să nu etanșeze.

Ion BANU

MOTO UMOR





GHINIONUL LUI

Neveu

Presa internațională continuă să comenteze cea de-a X-a ediție a supermaratonului Paris-Alger-Dakar.

Marti 12 ianuarie 1988. Dimineată de repaus la Agadez, după care urmează plecarea în proba specială de la Tahoua. La micul dejun sînt prezenți, într-un grup, Neveu și rivalii săi, deveniți prieteni de o zi: italienii Orioli, Teruzzi și Findanno, olandezul Karsmakers, coechipierul său Lalay și bătrînul Philippe Vas-

sard. Deci, un buchet internațional al tuturor terenurilor — elita. Aduși în jurul unei omlete și al unei cafele, rid și giumesc, disecă comportamentul lor de pînă acum, își analizează greșeliile.

În dimineța asta sînt toți solidari: Teruzzi mîrle împotriva comisarilor de traseu, Neveu e furios pe motocicletă sa, Orioli spune ceva picant la adresa „vînătorilor” de suveniruri... Dar totul cu veselie. Ei nu știu încă ce le va aduce această zi.

Iată însă că seara trei dintre ei vor fi la spitalul din Niamey: Neveu pentru o fractură de picior, Karsmakers pentru o leziune la sold și Orioli pentru o luxație de umăr. Pe linia de plecare, aliniați ca niște cavaleri medievali înaintea unei șarje hotărîtoare, în fața cu necruțătorul lor dușman permanent: traseul. Gata să stoarcă și ultima picătură de vlagă din ei și din teribilii lor armăsari, în această primă etapă de savană africană. Mîinile lor crispate pe acceleratoare, picioarele gata să intervină asupra schimbătoarelor de viteze, iar motoarele uria dezlănțuite, spre cea mai mare bucurie a indigenilor amețiți de acest zgomot venit din altă lume.

Neveu nu va parcurge astăzi, întreg, decît 10 km. O piatră ascunsă de un smoc de iarbă, un șoc violent la piciorul drept, o durere vie. Lansat în plină viteză, motociclistul, totuși, nu cade. Nu se oprește, dar se simte din ce în ce mai rău. Cu o tenacitate demnă de un adevărat veteran al raliului, parcurge așa cei 252 km ai probei de clasament. La sosire are nevoie de ajutor pentru a coborî de pe motocicletă. Durerea ascuțită a devenit atroce. La spital radiografiile au confirmat ceea ce gîndeau cu toții: fractură de picior. Al treilea în clasamentul general la plecarea din Agadez, avea toate șansele pentru a cîștiga. Ataca în forță, cînd, deodată... Speranța de a continua cursa se năruie pentru marele favorit al Dakarului. Nu poate să nu se gîndească la ediția din urmă cu un an, cînd Hubert Auriol, a pierdut cursa în favoarea lui la numai 25 km de linia de sosire. Și tot cu o fractură de picior. Același ghinion și pentru el... Ultimele minute în fața avionului Caravelle care îl va readuce la Paris. Discutînd cu ziaristii, spune deodată fotografiilor care îl mitraliază cu aparatele lor: profitați din plin, domnilor, acesta este ultimul meu Dakar. Cu piciorul drept imobilizat, supercampionul cu 5 victorii din cele 10 ediții ale infernalei curse africane, unde chiar și numai parcurgerea întregului traseu de mii de kilometri înseamnă o izbîndă, zîmbește trist. Era pentru





prima dată cînd Cyril Neveu nu atîngea Dakarul...

Dan NĂSTASE

MICROSIOANE

EXPERIENȚA

*Eu am lucrat
și pe camioane
și pe taxiuri.
Să știi însă că volanul
are aceleași pretenții.*

LEGENDA

*Pe cînd gonea cu calul
spre iubită sa cu sprîncene multe,
s-a născut cîntecul:
„Pe mine m-ai omorît
dar cu calul ce-ai avut?”
Acum, la volan,
nu un cal,
ci herghelii întregi de cai-putere
trebuie ocrotite.*

ALBUM AUTO • ALBUM AUTO • ALBUM AUTO



VAUXHALL ASTRA GTE

Coupé derivat din Opel Kadett, „super motorizat” datorită unui motor de 1998 cmc cu injecție de benzină, patru cilindri în linie, așezat transversal în față. Tracțiune pe roțile din față. Raport de compresie 9,2:1. Puterea maximă 115 C.P. la 5400 rot/min. Cuplul maxim 17,5 kgm la 3000 rot/min. Pneuri 185/65 HR. 14. Viteza maximă 193 km/h. Accelerație de la 0 la 100 km/h în 10 secunde.

511 km/h

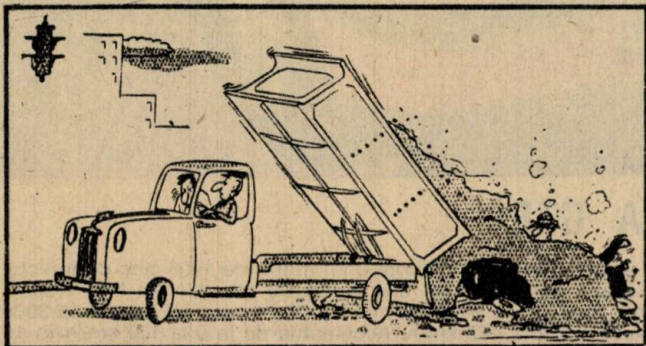


Imaginea a fost luată pe pista de sare a lacului Bonneville din S.U.A., cu ocazia tentativei pilotului Don Vesco de a-și doborî propriul record de viteză realizat pe vehicule cu două roți, de 511 km/h.

Vehiculul este o construcție specială a firmei Kawasaki, dotat cu două motoare a câte 1300 cmc, fiecare de 6 cilindri în 4 timpi și două turbocompresoare. Raportul putere-greutate de 1,3 kg/CP, comparat cu cel al unui Renault de F.1, care este de 1,2 kg/CP, este remarcabil deoarece o mașină de F.1 este concepută, înainte de toate, pentru accelerații, în timp ce

„trabucului” pilotat de Don Vesco îi trebuie viteză mare.

Motor 2x1300 cmc Kawasaki, 6 cilindri, 4 timpi, două turbo. Deci 2,6 l și 12 cilindri; 500 C.P., injecție electronică, aprindere electronică; șasiu-monococă din fibre de sticlă; greutate 650 kg; dimensiuni: lungime 7,20 metri, lățime 60 cm; roți din aluminiu tratat; carburant: nitrometan; capacitate rezervor: 28 l; consum: 100 l/100 km; particularități: toate comenzile sînt asistate cu aer comprimat; ore de muncă la vehicul: doi ani, 8—9 persoane lucrînd cîte opt ore pe zi.



LINCOLN CONTINENTAL

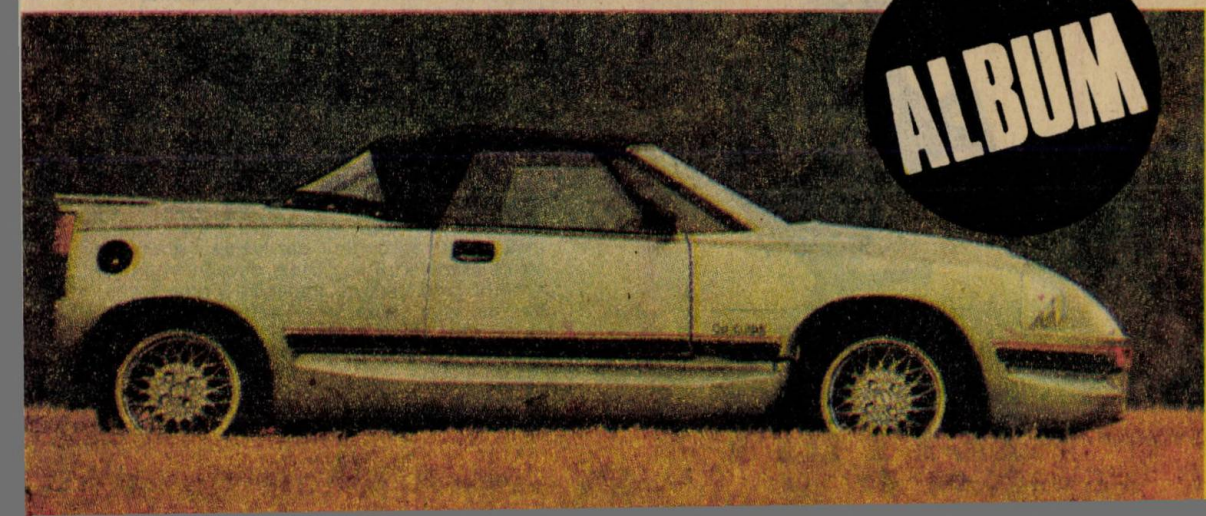
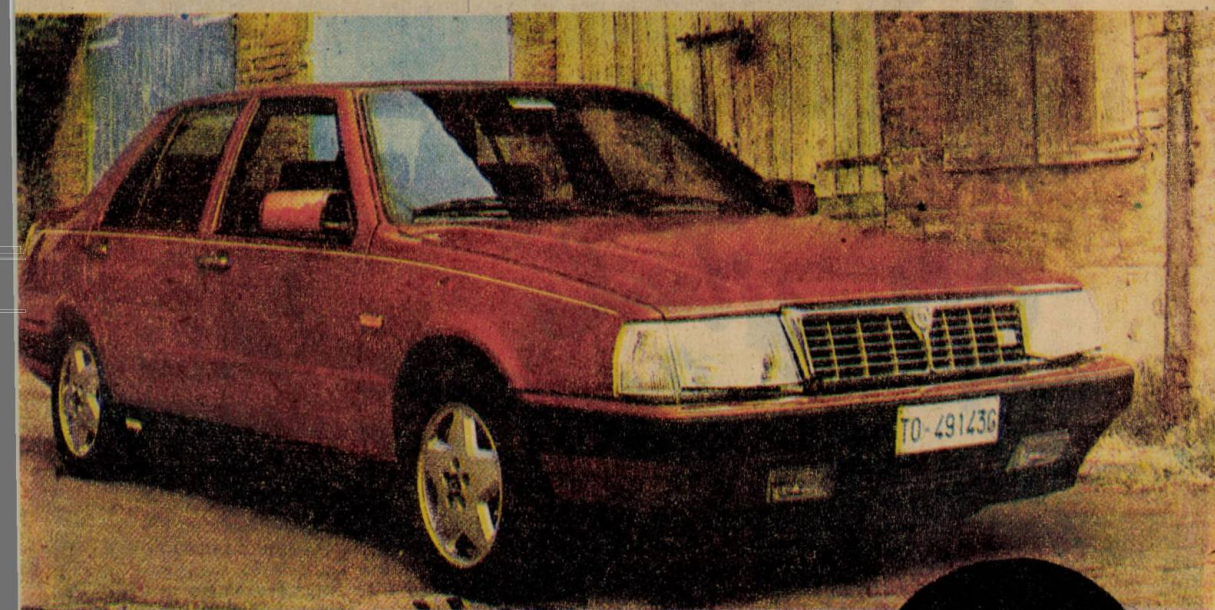
Cu modelul „88” constructorii americani s-au apropiat foarte mult de „stilul” european, nereușind totuși să intre în categoria autoturismelor de lux performante ale căror caracteristici sînt definite de Mercedes și BMW. Motorul este un șase cilindri în V, amplasat transversal în față. Capacitatea cilindrică este de 3800 cmc. Puterea maximă disponibilă 140 C.P. la 4500 rot/min. transmisia automată de tipul „transaxle”. Suspensia este prevăzută cu sistem electronic de reglarea forței de amortizare în funcție de condițiile de rulare, astfel încît să se asigure maximum de confort pentru pasageri. De asemenea, direcția este servoasistată printr-un sistem controlat electronic. Viteza maximă 180 km/h. Accelerația de la 0 la 100 km/h în 11 secunde. Consum mediu de benzină 14 litri/100 km.

LANCIA THEMA 8.32

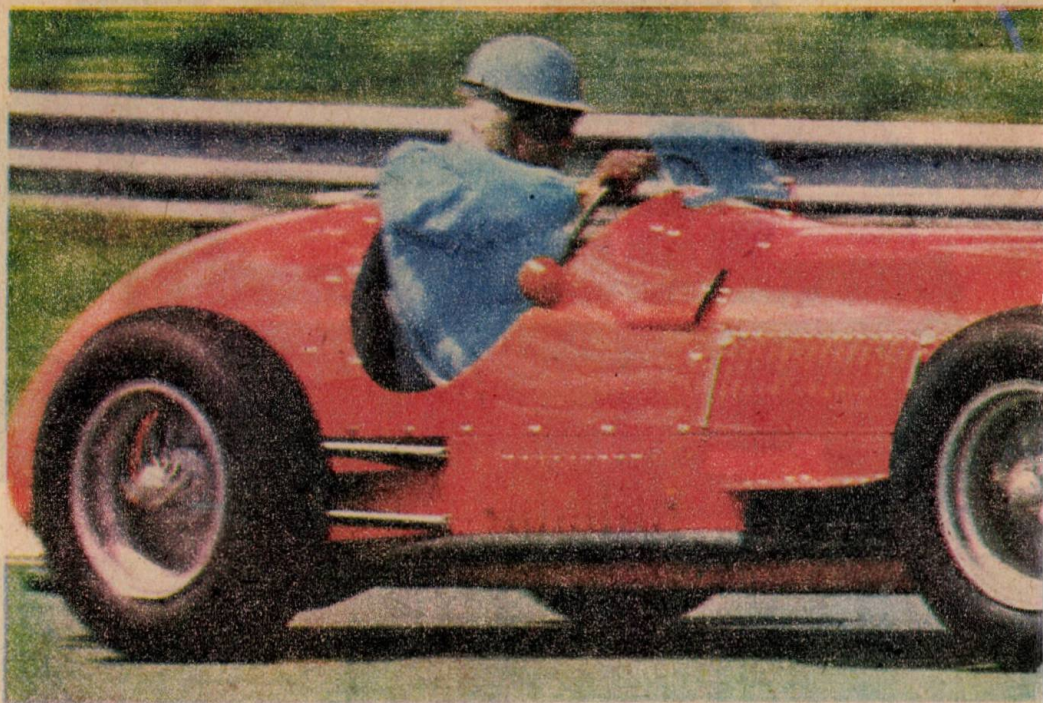
Thema 8.32 este o Lancia sau un Ferrari? Corect, s-ar putea răspunde că este o Lancia animată de un motor Ferrari. Are un motor de opt cilindri în V la 90° amplasat transversal în față. Tracțiunea pe-roțile din față. Capacitatea cilindrică 2927 cmc. Alezaj x cursă 81,0 x 71,0. Puterea maximă 215 C.P. la 6750 rot/min. Cuplul maxim 29 kgfm la 5400 rot/min. Raport de compresie 10,5:1. Patru axe cu came (cîte două pentru fiecare rînd de cilindri) acționate prin curea dințată și patru supape pe cilindru. Sistem de injecție Bosch KE3-Jetronic. Pneuri 205/55 VR 15. Viteza maximă de 240 km/h se obține în treapta a V-a a cutiei de viteze. Accelerația de la 0 la 100 km/h în 7,3 secunde. Consumul mediu 17,2 litri/100 km. Lungimea 4590 mm, lățimea 1733 mm, înălțimea 1415 mm. Greutatea la gol 1400 kg. Capacitatea rezervorului de benzină 70 litri.

AVA K 1

Autoturism produs în Anglia cu mecanică de Ford Escort RS Turbo. Forma caroseriei simplă și atrăgătoare, prezintă cîteva elemente originale cum ar fi blocurile optice față și spate. Motorul cu patru cilindri în linie, așezat transversal în față. Tracțiune pe roțile din față. Capacitatea cilindrică 1597 cmc. Două supape pe cilindru. Puterea maximă 130 CP la 6000 rot/min. Cuplul maxim 19 kgfm la 3000 rot/min. Raport de compresie 8,3:1. Supraalimentare cu turbosufliantă acționată de energia gazelor de evacuare. Greutatea la gol 820 kg. Coeficient aerodinamic Cx=0,30. Viteza maximă 202 km/h. Accelerația de la 0 la 100 km/h în 7,6 secunde. Consum mediu de benzină 10,2 litri/100 km.



ALBUM



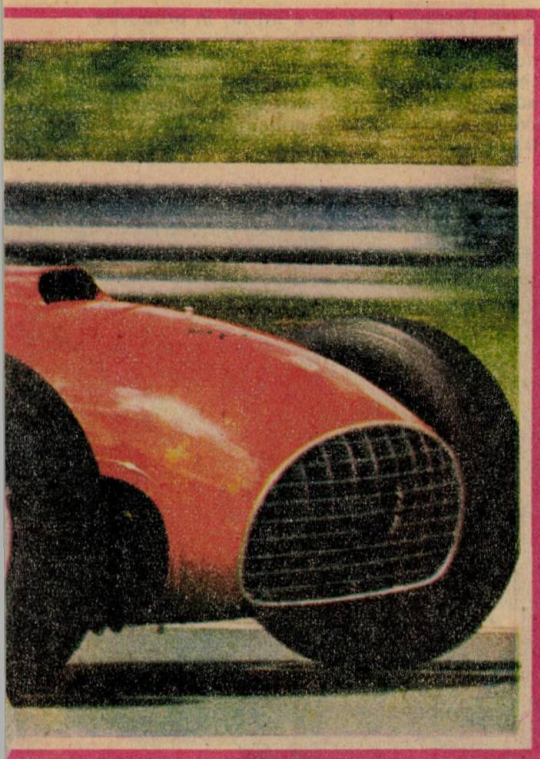
Sfârșitul unei legende



Ferrari

Cu ani în urmă, președintele statului italian, aflat în vizită la Salonul de automobile de la Torino, s-a oprit ceva mai mult la standul unde erau expuse ultimele modele ale firmei Ferrari. Într-o liniște deplină, întregul grup de persoane oficiale a privit cu admirație exponatele, vopsite toate, ca de obicei, în roșu. La un moment dat, cineva i-a spus președintelui: „Cred că n-ar fi rău ca Ferrari să primească titlul de senator”... Șeful statului a răspuns: „După titlurile și onorurile ce i s-au acordat de-a lungul vieții, cred că acesta ar fi cel mai insignifiant. Nu cred că așa ceva l-ar mai interesa”...

Într-adevăr, pe Enzo Ferrari titlurile și onorurile nu l-au ocolit. Nu l-au ocolit, însă, nici eșecurile, deziluziile, dramele strict intime. Fiul său Dino, devenit inginer, a murit când încă nu împlinise vârsta de 25 de ani, din cauza unei nefrite. Când s-a stins din viață, tânărul Ferrari abia încheiase proiectul motorului Dino, un motor



ce avea să marcheze un moment important în şirul de motoare al vestitei firme italiene. Durerea provocată de dispariţia lui Dino nu s-a estompat cituşi de puţin în inima lui Enzo Ferrari, astfel încât cartea sa de memorii (intitulată „Bucuriile mele teribile”) se încheie cu cuvintele: „Nici o viaţă nu este plină de satisfacţii fără existenţa unui copil.”

Cine a fost, de fapt, Enzo Ferrari? În aceeaşi carte pe care am menţionat-o, el spune că s-a născut la 18 februarie 1898 şi că a visat, din adolescenţă, să devină cîntăreţ de operă sau cronicar sportiv. N-a ajuns nici una nici alta, ci pilot de curse. Un pilot de valoare. Curînd, însă, a renunţat la pilotaj pentru a se consacra activităţii de manager. Rebel, încăpăţînat, dotat cu un deosebit talent în a dirija oamenii de sub conducerea sa, Ferrari lucrează în serviciul de curse al firmei Alfa-Romeo, devenind, începînd din 1933, reprezentantul sportiv al acesteia. Cu şapte ani mai tîrziu, el angajează, în marea cursă de şosea Mille Miglia, o maşină care nu purta numele de Alfa-Romeo. Era un prim pas spre independenţă. Al doilea pas l-a făcut în 1943, cînd, în urma unei legi a vremii (legea decentralizării) a trebuit să părăsească Modena, localitatea sa de naştere, şi să se instaleze la Maranello, devenit şi rămas pînă astăzi „fieful” firmei care are drept simbol un „cavallino rampante” (un căluţ ridicat în două picioare).

Ferrari a construit prima maşină de curse la Modena. Dotată cu un motor de 8

cilindri în V totalizînd 1500 cmc, aceasta încă nu purta numele vestitului constructor de mai tîrziu. Prima maşină cu numele de Ferrari a apărut în 1947, la Maranello, ea fiind opera inginerului Colombo. Era echipată cu un motor de 12 cilindri în V, o arhitectură nobilă şi costisitoare, cultivată de Ferrari cu o pasiune ieşită din comun. Au urmat alte şi alte construcţii, mai ales cele din campionatul mondial de Formula 1, un campionat în care Enzo Ferrari a fost prezent fără întrerupere, din 1950, de la înfiinţare şi pînă astăzi. Cu ingineri dintre cei mai buni (Gioachino Colombo, Carlo Chiti, Mauro Forgheri, John Barnard) şi cu piloţi dintre cei mai iluștri (Tazio Nuvolari, Juan Manuel Fangio, Niki Lauda, Gilles Villeneuve etc.), squadra Ferrari a obţinut în cursele Grand Prix şi în campionatul mondial al mărcilor cel mai mare număr de victorii şi de titluri dintre toţi participanţii.

Dar Ferrari n-a însemnat şi nu înseamnă numai echipa de curse. El înseamnă şi uzina de maşini de lux, de mică serie, ultraperformante, destinate unor personalităţi din lumea artei, a politicii, a sportului, a afacerilor. Rezumîndu-se la o producţie de numai cîteva sute de exemplare pe an, uzina Ferrari realizează, cu o minuţie ireproşabilă, acele automobile pentru cumpărarea cărora trebuie să aştepte la rînd pînă şi cei mai vestiţi magnaţi ai finanţelor şi care costă sume exorbitante. Unul din cele mai reuşite modele ale firmei, numit Ferrari „Testarossa” (berlină, două locuri, motor de 4942 cmc, cu 12 cilindri boxer, 390 C.P., viteză maximă 290 km/h) se vinde cu un preţ de 18—20 ori mai mare decît acela al unui Fiat Tipo.

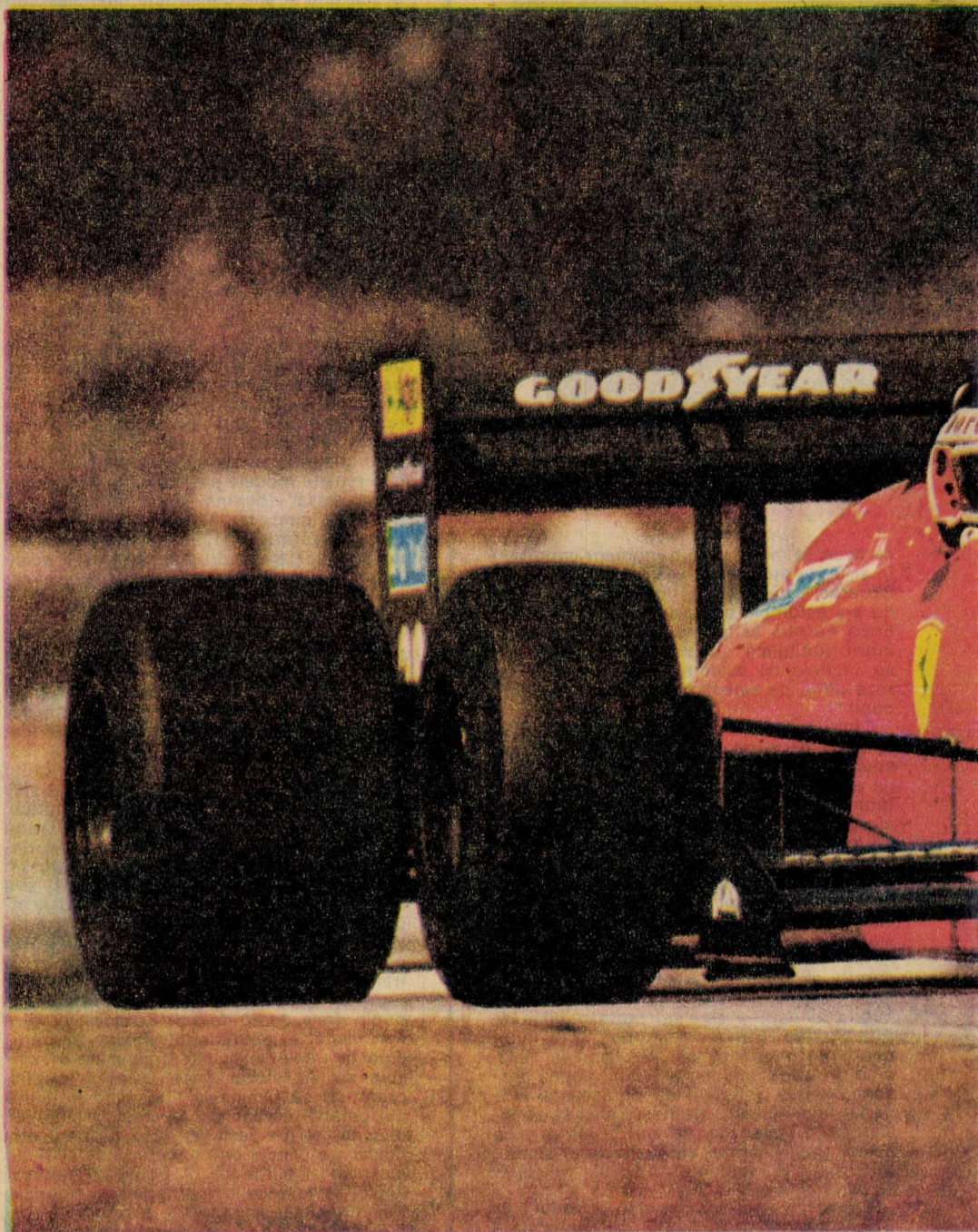
Mergînd pe linia construirii unor maşini de excepţie, de serie mică, şi pe linia întinerii unei costisitoare echipe de Grand Prix, refuzînd, decenii la rînd, să facă publicitate cu ajutorul automobilelor sale de curse, Enzo Ferrari n-a devenit un om bogat. El a trăit mereu pe linia dintre stricta rentabilitate şi eşecul economic şi a fost nu o singură dată în postura de a fi înghiţit de marile probleme ale domeniului. La sfîrşitul anilor '60, cînd se afla în dificultate, Ford a lansat un „atac” spre constructorul italian pentru a-i cumpăra firma. Neputîndu-l elimina de pe piste de concurs (în campionatul mărcilor), pentru care şi-a construit maşini speciale, firma Ford a încercat să-l anihileze pe Enzo Ferrari pe tărîmul industriei de automobile. Dar micul constructor din Maranello a refuzat orice tranzaţie, rămînd independent.

La 18 februarie 1988, Enzo Ferrari a împlinit vîrsta de 90 de ani. Cu acest prilej a fost invitat să apară la televiziune, să participe la unele festivităţi organizate în cinstea sa. A refuzat orice ieşire în public, preferînd să rămînă la Maranello în mijlocul colaboratorilor săi. Dealtfel, în ultimele decenii, el n-a ieşit aproape nicăieri, nici măcar pe piste de concurs unde evoluau maşinile şi piloţii săi. A primit, în schimb, acolo, la Maranello, numeroase personalităţi din lumea întreagă şi a organizat, cel puţin o dată pe an, conferinţe de presă, pe

parcursul cărora și-a impresionat oaspeții prin inteligență, vervă, spirit caustic și o profundă cunoaștere a problemelor ce frământă automobilismul mondial.

La începutul verii lui 1988, un eveniment cu totul deosebit a avut loc în viața lui

Enzo Ferrari: firma sa a intrat, în proporție de peste 90 la sută, sub controlul concernului Fiat. Ceea ce fusese pe cale să se întâmple de atâtea ori înainte, s-a întâmplat acum, când celebrul constructor, aflat în pragul asfințitului, a consimțit să se retragă, lăsând la conducerea firmei, cu



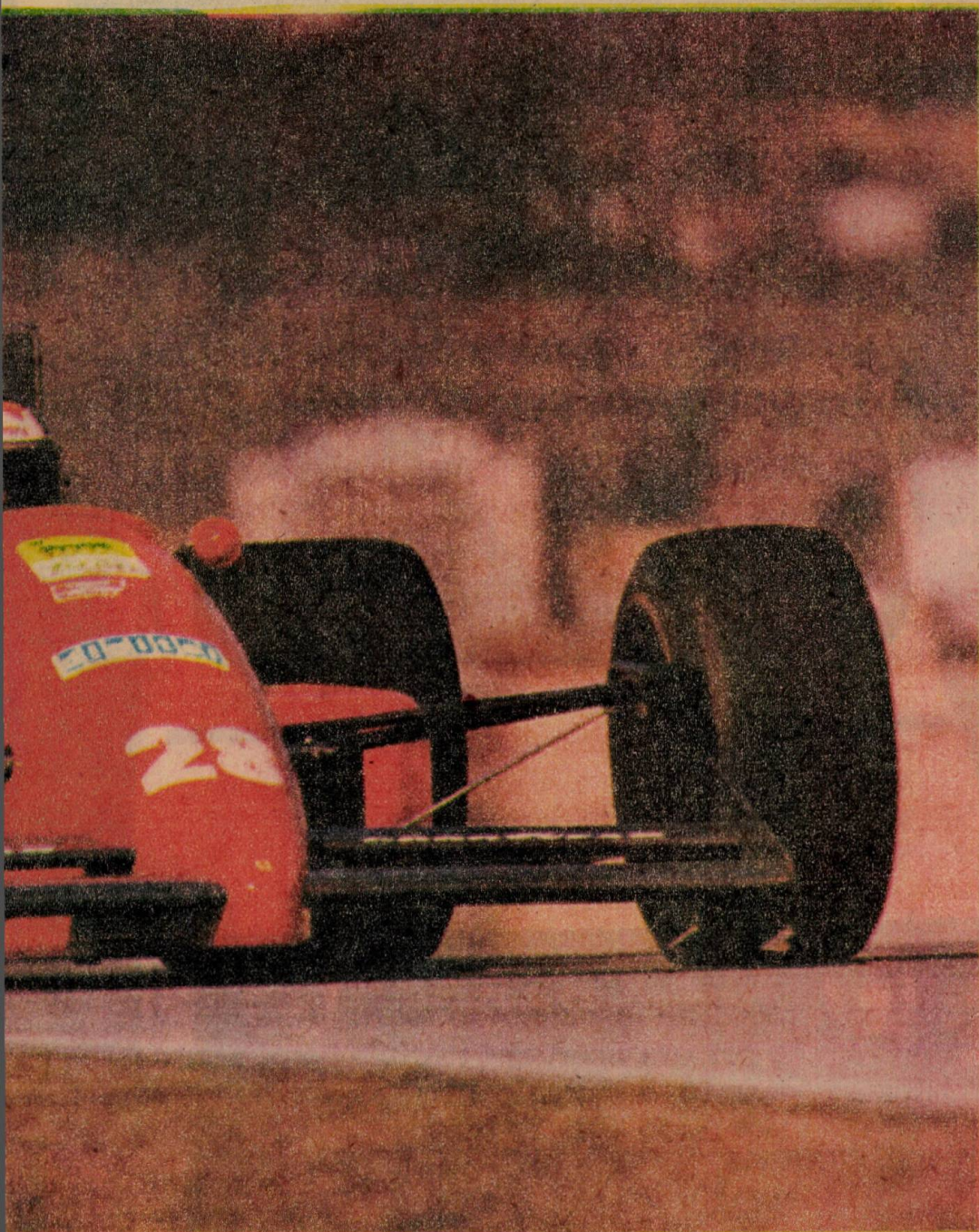
competențe limitate, pe Piero Lardi-Ferrari, cel de-al doilea fiu al său. Apoi a venit deznodământul: în august 1988, la vârsta de 90 de ani și jumătate, Enzo Ferrari a încetat din viață. „Legenda vie” din Maranello a luat sfârșit. În urma lui Ferrari rămâne amintirea unui om care a marcat profund, prin

personalitatea sa, lumea industriei și a sportului automobilistic.

Dumitru LAZĂR

Explicații foto:

Două mașini, două epoci: Ferrari 375 (anul 1951) și Ferrari F.1-87-88 (anul 1988).



ARO 4x4



aro 4x4



autoturism

REVISTĂ EDITATĂ DE FEDERAȚIA
AUTOMOBIL CLUBUL ROMÂN

actualități

File de carnet

TELEX SPORTIV

OPINII
SUGESTII

ȘOSEAUA
PE O BANDĂ DE TELEX

meridiane

sport

NOUTĂȚI

SERVICE

DIALOG

ALBUM

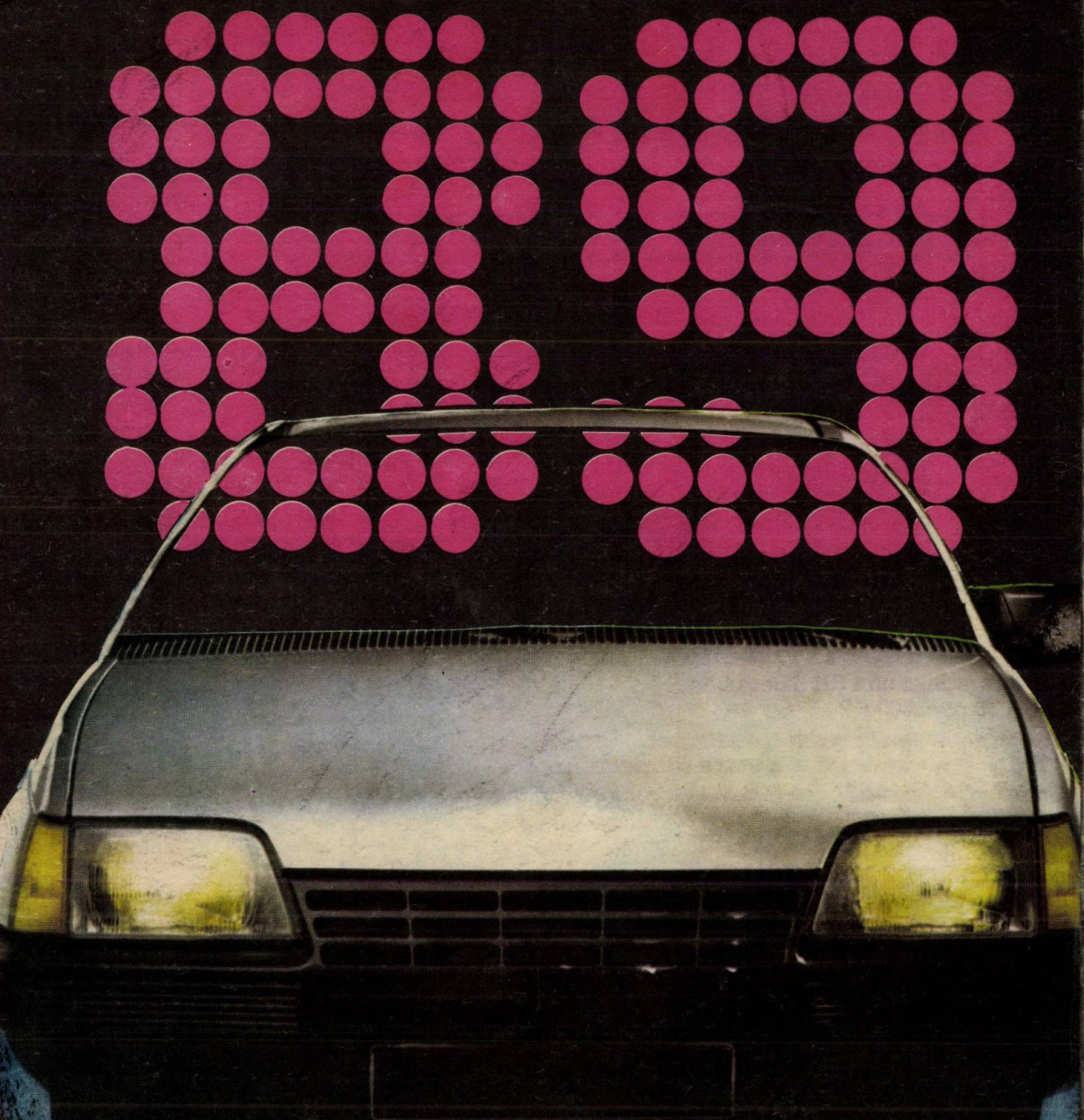
METEO

EDUCAȚIE
CIVILIZAȚIE
PREVENIRE

ABONAMENTELE SE FAC LA OFICIILE POȘTALE, PRIN FACTORII POȘTALI ȘI
DIFUZORII DIN ÎNȚEPRINDERI ȘI INSTITUȚII.

CITITORII DIN STRĂINĂTATE SE POT ABONA PRIN ROMPRESFILATELIA —
SECTORUL EXPORT-IMPORT-PRESĂ P.O. BOX 12201. TELEX 10376 PRSFIR
BUCUREȘTI, CALEA GRIVIȚEI NR. 64—66.

almanah auto



Lei 20